6/15 Nur € 4,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *DB-03.10 von Roco*
- *Franzburg von LGB*
- *BR24 von Piko*
- *VT70.9 von Kres*
- *DR-V60 von Piko*

Werkstatt:
- *Epoche-VI-Haltepunkt*
- *Schienentrabi im Eigenbau*

Moderner Regionalverkehr

Das Chemnitzer Modell

LESERWAHL: Goldenes Gleis

Fahrt mit der Pressnitz-talbahn zu gewinnen!





Vor 50 Jahren: 200 km/h mit der E03

Der Durchbruch

BEI UNS STREIKT NUR DER PREIS!



Rivarossi

Rivarossi HR 2400

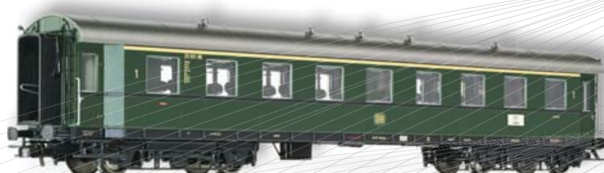
Triebwagen BR627 004-5, 1:87, Epoche V
DBAG, beige-ozeanblau, Bw Tübingen,
Zugzielanzeige: Eutingen

2-Leiter-Gleichstrom-Variante inkl. 21-poliger Schnittstelle, inkl. Innenbeleuchtung, 627 004-5 Bw Tübingen, LüP: 276 mm Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht

statt UVP: ~~219,90 €~~ *

AKTIONSPREIS: 99,99 €





LILIPUT





Liliput 3-teiliges Wagenset

1:87, Epoche III, DB, bestehend aus:

Karwendelexpress 1. Klasse 334536
Bayerische Bauart, A4ye-29b, 25 001 Mü, mit Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LüP 239 mm

Karwendelexpress 2. Klasse 334538
Bayerische Bauart, B4ye-29b, 72046 Mü, mit Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LüP 239 mm

Karwendelexpress Packwagen 334556
Pw4ye-29, 105 274, mit Inneneinrichtung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, vorbereitet für Innenbeleuchtung, LüP 226 mm

statt Gesamtpreis UVP ~~149,00 €~~ *

AKTIONSPREIS: 79,99 €

* UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

www.creatxx.de

Sie erhalten die Artikel – solange der Vorrat reicht – exklusiv in folgenden Fachgeschäften:



Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Fahrenkrug Modellbahnen
23701 Eutin · Lübecker Str. 9
Tel. 04521- 3883
info@fahrenkrug-eutin.com

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!



14 Vorsicht Schnellfahrten

Während der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in München bot die Deutsche Bundesbahn Schnellfahrten mit 200 km/h zwischen München und Augsburg mit der nagelneuen E03 an.



Titel: Modell von Roco
Montage: Olaf Haensch



24 Rasanter in die Kurven

Mit Neigetechnik sind Züge auch auf Altbaustrecken schneller unterwegs.



30 Für die Streckenkontrolle

Die Reichsbahn beschaffte in den 1960er-Jahren die legendären Schienen-Trabis.



90 Außergewöhnliche Modellumsetzung

Eine Exkursion nach Zentralfrankreich ist mit der Anlage von Hans Louvet möglich.

FOTO: SASCHA DUWE

218 834 hat den EC 174 bei Königstein am Haken. Eine 218 auf dieser Strecke ist eher die Ausnahme als die Regel.

ELBTAL

Diesel hilft

☐ Die Elbtalstrecke wurde zwischen Rathen und Bad Schandau am 25. März 2015 für einen halben Tag stromlos geschaltet, um Arbeiten an der Oberleitung in Bad Schandau und anderen Bahnhöfen ausführen zu können. Außerdem war seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 bis 28. März 2015 zwischen Bk Strand und Bad Schandau nur ein Gleis befahrbar, weil dort ebenso die Erneuerung der Oberleitung und diverser Masten stattfand. Das führte zu wechselseitiger Eingleisigkeit sowie im stromlosen Streckenstück zum Einsatz von Diesellokomotiven.



FOTO: STEVEN SEIDEL

Auch die MEG (Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH), eine Tochter der DB AG und Transpetrol, half mit einer 232 den E-Loks durchs Elbtal.

Die DB AG hatte dazu einige 232 beziehungsweise 233 für Güterzüge sowie die MEG-315 (232 489) nebst 218 834 für die Beförderung der EC-Züge im Einsatz. Auch die privaten EVU wie ITL, Metrans oder HSL fuhren ihre Güterzüge mit Dieselloks, welche meistens im eigenen Fahrzeugpark vorhanden sind.



FOTO: BASTIAN WEBER

Um kurz nach 9 Uhr hilft die DB AG-218 der CD-371 002 durchs stromlose Elbtal, damit die Reisenden des EN 477 (Berlin Hbf – Budapest-Keleti) pünktlich Ungarns Hauptstadt erreichen.



FOTO: THOMAS SPLITTGERBER

■ *Am 7. März 2015 wagte sich wieder ein fünfteiliger Twindexx-IC aus dem Hennigsdorfer Werk auf das Testgleis von Bombardier Transportation. Es handelte sich um die Wagen 50 80 86-81 854-1 (noch ohne Inneneinrichtung), 50 80 26-81 452-7, 50 80 26-81 451-9, 50 80 26-81 411-3 und 50 80 16-81-150-1 (ohne Inneneinrichtung). Zugmaschine war 146 556 (91 80 6 146 556-6 D-DB).*

PRIVATBAHN

NOB-Altbauwagen gehen nach Sachsen

□ Die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) erhielt Ende März den Zuschlag für den Verkehr zwischen Leipzig und Chemnitz vom Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Ab dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember wird die MRB DB Regio zwischen Chemnitz und Leipzig ablösen. Während die DB AG noch mit der Baureihe 612 fährt, will die MRB, eine Tochter der Transdev GmbH, mit den so genannten Flex-Wagen der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) fahren. Die ehemaligen Reichsbahn-Wagen wurden vor Jahren für den Interconnex modernisiert, kamen von dort zum Flensburg-Express der NOB und dienen letzterer derzeit als Reservewagen auf der Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland. Wie aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren war, wolle man in Schleswig-Holstein nicht mehr, dass die Wagen auf der Marschbahn eingesetzt werden. Die DR-Schnellzugwagen verfügen zwar über keine Klimaanlage, dafür aber über lautstarke Klotzbremsen. Ansonsten sind sie bequem und auf neuzeitlichem Stand. Der Verkehrsvertrag läuft bis zur Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig, jedoch mindestens bis Dezember 2023 und maximal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Die MRB fährt bereits seit Jahren mit Desiro- und Regio-Shuttle-Triebwagen im Großraum Leipzig.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

Wie schon auf der Marschbahn will die MRB mit Siemens-Eurorunner-Dieselloks im Wendezugbetrieb zwischen Leipzig und Chemnitz fahren.

PLUG AND PLAY? NICHT SO EINFACH!



Stefan Alkofer

Kürzlich auf der Intermodellbau fiel auf, dass trotz des schönen Frühlingswetters der Publikumszuspruch sehr ordentlich war. Die ausgestellten Anlagen zeigten hohes Niveau. Bei Gesprächen mit Ausstellern klang eine gewisse Zuversicht hervor und die Portemonnaies der Besucher öffneten sich schnell. Nach einigen Krisenjahren scheint sich die Modellbahn-Branche wieder gefangen zu haben.

Dazu hat auch die Digitaltechnik beigetragen, die unser Hobby in den letzten Jahren revolutionierte. Ich registrierte in Dortmund jedenfalls eine wachsende Zahl an Anbietern im Digitalmarkt. Da könnte man beinahe die Übersicht verlieren.

Die Entwicklung in den letzten Jahren war rasant. Inzwischen können wir unsere Anlagen mit Smartphone oder Tablet-Computer steuern und darauf dank Kameralok auch die Güte der Gleisverlegung inspizieren.

Die einst als unkompliziert gepriesene Digitaltechnik, die vor allem den Spielwert der Modellbahn erweitern sollte, hat sich inzwischen zum Hobby im Hobby entwickelt. Sage einer noch die Modellbahn sei nicht die vielseitigste Freizeitbeschäftigung: Zum Schreinern und Löten hat sich noch das Programmieren hinzugesellt. Wer tief in die Materie einsteigen will, muss bereit sein, viele Stunden zu investieren. „Plug and Play" funktioniert selten. Hilfe gibt es zwar in Form einer Fülle von Publikationen, wie etwa die Zeitschrift „Digitale Modellbahn" der VGBahn, aber ich habe auch Verständnis für Modellbahner, die sich am Ende mit dem Einstecken eines Lok-Decoders begnügen.

HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR

Eurostar auf Tour


FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Das Foto zeigt die interessante Garnitur zwischen Heigenbrücken und Laufach auf der Spessartrampe bei der Talfahrt. Rechts im Bild ist die Baustelle für die neue Linienführung sichtbar.

☐ Die Eurostar-Garnitur 4005 (acht Wagen mit einem Kopf) wurde am 10. April 2015 von Nürnberg nach Mönchengladbach und von dort weiter nach Wegberg-Wildenrath überführt. Zuglok war dabei der Diesel-Vectron 247 901. Am Vortag wurde mit derselben Lok bereits die Garnitur 4006 nach Nürnberg überführt. Eurostar International hat bei Siemens insgesamt 17 Eurostarzüge vom Typ e320 (Brit. Class 374) bestellt. Jeder dieser 17 vorläufig bestellten Züge besteht aus 16 Wagen (zwei End- mit 14 Zwischenwagen). Die in Großbritannien eingestellten, bis zu 320 km/h schnellen Triebzüge werden zunächst die Zulassung für Belgien, Frankreich, Großbritannien und die Niederlande erhalten. Sie sollen London über den Kanaltunnel mit diversen Metropolen auf dem Festland verbinden und dabei die bisherigen Kanaltunnel-Züge (Alstom TGV, Brit. Class 373) ergänzen. Anders als ursprünglich beabsichtigt, sollen die Züge aber im Hinblick auf den geplanten Einsatz bis Frankfurt am Main auch die Zulassung für Deutschland erhalten. Die Eurostar-Triebzüge gehören zur so genannten Velaro-Plattform von Siemens. Dazu zählen auch die ICE-Baureihen 403, 406 und 407. Velaro-Triebzüge werden außerdem in Spanien, China, Russland und in der Türkei eingesetzt.


FOTO: STEFAN KLEIN

Einer der ersten Einsätze erfolgte am 10. April 2015 auf dem Streckennetz der TWE.

MUSEUMSBAHN

Wieder im Einsatz

☐ Seit Februar 2015 ist der VT 03 der „Eisenbahntradition Lengerich" wieder in Betrieb. Das im Jahr 1927 gebaute Fahrzeug kann auf eine lange Geschichte zurückblicken: Zunächst an die DRG geliefert, verblieb es nach dem Kriegsende bei der DB. Da hier Splittergattungen frühzeitig ausgemustert wurden, gelangte er zunächst zur WEG, später dann zur TWE. Dort wurde er in den 1980er-Jahren umfangreich modernisiert und mit einer Funkfernsteuerung für den Einsatz als Schlepptriebwagen versehen. Die „Eisenbahntradition" konnte den VT dann im Jahr 2009 übernehmen. Nach einer erneuten Aufarbeitung steht dieser nun für Charterfahrten zur Verfügung.

ZWISCHENHALT

■ **Bei Routinekontrollen sind Risse** an den Drehgestellen einiger Wagen der Baureihe 480 bei der Berliner S-Bahn entdeckt worden. Die Schäden haben zur Folge, dass dem S-Bahnbetrieb weniger Fahrzeuge zur Verfügung stehen, laut dem Verkehrsverbund VBB um die 15 Stück im täglichen Einsatz.

■ **Am Boßlertunnel der NBS Stuttgart – Ulm** haben am 15. April 2015 die Vortriebsarbeiten begonnen. Im ersten Vortriebsabschnitt bewegt sich die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre, in der später das Streckengleis Ulm – Stuttgart liegt, aus dem Startabschnitt am Portal Aichelberg albaufwärts in Richtung des bereits hergestellten Zugangsstollens im Umpfental bei Gruibingen.

■ **Das Spitzengespräch zwischen DB-Chef** Rüdiger Grube und Brandenburgs Ministerpräsidenten Dietmar Woidke zur Zukunft des DB-Werkes in Eberswalde brachte keine Lösung. Die DB AG beharrt auf einer Schließung des Werkes.

■ **Der historische Lokschuppen** in Neumünster, betreut vom Verein Kulturlokschuppen, hat wieder einen Anschluss ans Gleisnetz.

■ **Die Wipperliese** zwischen Klostermansfeld und Wippra fährt an Wochenenden bis Ende Mai vorläufig weiter.

■ **Die Dieseltriebfahrzeuge** Lint 54 und 81 dürfen die Strecke von Deutschland zum französischen Bahnhof Wissembourg befahren.


FOTO: JENS VOGEL

Schon am ersten Tag ein Highlight: 01 118 unterwegs im Lausitzer Bergland von Dresden nach Zittau, in Höhe des Sägewerks bei Neukirch. Am Zugschluss unterstützte 01 519 die Bergfahrt.

DRESDNER DAMPFLOKTREFFEN

01-Familientreffen

☐ Die Mitglieder der IG Bw Dresden-Altstadt luden zum Dresdner Dampflokfest, und die Fans kamen in Massen. Da das Motto der Veranstaltung „90 Jahre Baureihe 01" lautete, wurden etliche Maschinen dieser schönen Baureihe an die Elbe geholt. Neben der in Dresden beheimateten 01 137 waren auch die Altbau-01 aus Frankfurt und Nördlingen (01 118 und 01 066) sowie die Schweizer 01 202 und die Press-01 509 in der ehemaligen 01-Hochburg anzutreffen. Natürlich gab es auch Sonderfahrten. Bei einer dieser Touren gelangte ein von 01 118 und 01 509 geführter Sonderzug nach Zittau. Auch der Streckenabschnitt Meißen – Nossen, der Ende des Jahres stillgelegt werden soll, wurde befahren. Dort kamen Loks der Baureihe 23 zum Einsatz. Eine weitere beachtenswerte Sonderfahrt fand mit der Altbau-E-Lok E 77 10 nach Oschatz statt.


FOTO: MAIK KOPKE

Bereits am 16. April 2015 machte sich 01 1066 mit einem Sonderzug von Stuttgart auf den Weg nach Dresden.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: STEFAN ALKOFER

☐ **Eine gute Wiederverwendung erfuhr dieser ehemalige DB-Güterwagen. Seine Wände bilden heute die Außenhaut eines Stalls auf der Münchner Kinder- und Jugendfarm in Neuaubing (http://www.jugendfarm-muenchen.de). Wir wollen von Ihnen wissen, welche Art von Güterwagen hier verbaut wurde?**

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Zittau". Gewonnen haben: Schindler, Lothar, 04910 Elsterwerda; Falk, Musiat, 01159 Dresden; Westermeier, Eckhard, 21481 Lauenburg; Klemenz, Reinhard, 65199 Wiesbaden-Dotzheim; Attenberger, Angelika, 93055 Regensburg; Schumacher, Matthias, 07549 Gera-Lusan; Schulz, Dieter, 15234 Frankfurt; Barnofsky, Uwe, 97714 Oerlenbach; Lampke, Jörg, 99974 Mühlhausen; Franzen, Ralf, 53498 Bad Breisig; Dörfel, Uwe, 09123 Chemnitz; Weise, Svend, 04103 Leipzig; Steinbrück, Hans-Jürgen, 06773 Gräfenhainichen; Schulz, Andreas, 12619 Berlin; Wiegmann, Rolf, 28309 Bremen; Brosig, Norbert, 02763 Zittau; Schnedelbach, Wolf, 08523 Plauen; Sligter, Lammert, NL - 7906 HX Hoogeveen; Rump, Karl-Werner, 55262 Heidesheim; Gütter, Ursula, 08258 Markneukirchen.

BAHNINDUSTRIE

Neue Drehgestelle

☐ Die aus dem ehemaligen Ausbesserungswerk Halle hervorgegangene Firma Eisenbahnlaufwerk Halle (ELH) präsentierte schon vor einigen Jahren mit dem „RC25NT" eine neue Drehgestellbauart für Güterwagen, die aufgrund ihrer Konstruktion besonders leise und gleisschonend sein soll. Über ein Deichselsystem werden dabei die Radsätze im Bogen radial gestellt, Gummielemente und Schraubenfedern sorgen für eine doppelte Abfederung des dreiteiligen Drehgestellrahmens. Die Abmessungen des „Radial Controlled 25t New Technology" bewegen sich innerhalb der UIC-Norm 510-1 und erlauben somit den Austausch mit dem bisherigen Standard-Drehgestell Y25. Bislang wurden Varianten mit Klotz-, Scheiben- sowie einer Kompaktbremse entwickelt. Für neue Gleismesszüge der Codelco-Kupfermine in Chile werden aktuell zudem auch Drehgestelle mit Antrieb gebaut. Nachdem vor einigen Jahren Testfahrten mit unterschiedlichen Güterwagentypen in Deutschland und Schweden stattfanden, werden derzeit an 16 Sggrss-Containerdoppeltragwagen der AAE, Wagennummern 33 85 4975-001 bis -016, die neuen Drehgestelle im normalen Betrieb erprobt.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Insbesondere das Verschleißverhalten, die Zuverlässigkeit sowie eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten werden derzeit in der Praxis untersucht.



FOTO: BODO SCHULZ

■ *Ein interessanter Zug konnte am 27. März 2015 auf dem Hennigsdorfer Bombardier-Testgleis beobachtet werden: 187 102 (Last-Mile) führt den Zug, in der Mitte 147 001 (Traxx-P160 AC3) für DB Regio und am Zugende 146 557 (Traxx-P160 AC2) für den Fernverkehr.*



FOTO: OLAF HAENSCH

Eine Fahrzeugaufstellung am Abend des 17. April 2015 in Wernigerode-Westerntor läutete das Veranstaltungsprogramm der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) anlässlich „60 Jahre Brockenlok" ein. Am selben Wochenende folgten Sonderfahrten nach Hasselfelde sowie entlang der Harzquerbahn. Sie wurden von zahlreichen HSB-Freunden begleitet. Weitere Sonderfahrten sind für die Wochenenden 16./17. Mai und 13./14. Juni 2015 angekündigt.

REGIONALVERKEHR

Neue Heimat

Seit Mitte April haben vier von der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) übernommene Regio-Shuttle-Triebwagen der Vogtlandbahn (VBG) eine neue Stammeinsatzstrecke gefunden. Nach anfänglichen Fahrten auf den „trilex"-Ästen Zittau – Dresden und Görlitz – Dresden löste dieser Fahrzeugtyp jetzt auf der Linie TL70 zwischen Liberec, Zittau und Seifhennersdorf beziehungsweise Rybništ die dort bisher eingesetzten Regio-Sprinter ab. Diese inzwischen fast 20 Jahre alten Fahrzeuge aus der Gründungszeit der Vogtlandbahn (Baujahre 1996/97) verschwinden damit weitgehend aus dem Dreiländereck Tschechien-Polen-Deutschland. Die Regio-Shuttle bekamen eine Werbe-Beklebung zu regionalen Ausflugszielen beziehungsweise Städten aus dem „trilex"-Einzugsgebiet: VT 650.66 „iQLANDIA", VT 650.67 „KOCOUR Varnsdorf", VT 650.70 „Ješted Liberec" und VT 650.71 „Dresden". Die Grundlackierung in ODEG-Farben wurde weitgehend beibehalten und durch die Eigentümerkennzeichnung „VBG-trilex" ergänzt.



FOTO: NIELS KUNICK

Das Bild entstand am 19. März 2015 und zeigt den am Hp Varnsdorf pivovar Kocour angekommenen Os 20906 (bestehend aus VT 650.77 und 650.67), dessen wenige Fahrgäste schon in den Schienenersatzverkehr-(SEV)-Bus Richtung Seifhennersdorf umgestiegen sind. Dieser SEV besteht bereits seit dem 16. März aus „betriebsrechtlichen Gründen".



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

Wie auf der Modellbahn scheint der PRESS-blaue Schotter-Zug unterwegs zu sein. Am 23. März 2015 wurde zwischen Chemnitz Süd und Thalheim frisch geschottert.


FOTO: MARKUS BEHRLA

Gegen Ende der Veranstaltung gelang noch diese stimmungsvolle Aufnahme der 99 1574 bei Sonnenuntergang.

SACHSEN

Foto-Gelegenheit

☐ Der „Wilde Robert“, die 750-mm-Schmalspurbahn von Oschatz über Mügeln nach Glossen, feiert in diesem Jahr ihr 130-jähriges Bestehen. Neben den täglichen, vorwiegend dem Schülerverkehr dienenden und mit einer Diesellok bespannten Personenzügen verkehrt an ausgewählten Terminen die sächsische IVk 99 1574 auf der landschaftlich reizvollen Strecke. Am 11. April 2015 konnte eine Gruppe von Eisenbahnfreunden einen Foto-Güterzug auf die Strecke schicken, der mehrmals von Mügeln nach Oschatz und Glossen pendelte. Das frühlingshafte Wetter bescherte den Teilnehmern viele herrliche Aufnahmen und weckte schon einmal die Neugier auf das große Jubiläumsfest mit umfangreichem Festprogramm, das am 12. und 13. September 2015 stattfinden soll. Die IK 54 wird ebenfalls zu Gast sein.

GÜTERVERKEHR

Umleiter in der Oberpfalz

☐ Über Ostern sorgten gleich zwei Streckensperrungen für ein erhöhtes Güterzugaufkommen auf der KBS 870/875 Nürnberg – Furth im Wald. Zum einen war der Streckenabschnitt Regensburg – Regenstauf auf der KBS 855 wegen Gleiserneuerung über Ostern komplett für den Zugverkehr gesperrt. ALEX, DB Regio und Oberpfalzbahn wurden durch SEV ersetzt. Auch die Strecke Cheb – Schirnding wurde wegen Nacharbeiten seitens der CD für knapp zwei Wochen erneut gesperrt. So mussten alle Güterzüge über die Strecke Nürnberg – Amberg – Schwandorf – Cham – Furth i. W. verkehren.



FOTO: THOMAS SZYMANOWSKI

Über die Osterfeiertage gelangen dank Umleiterverkehr Aufnahmen von Zügen, die sonst nicht auf der Strecke verkehren.

BAYERN

Auf Abwegen


FOTO: ALEXANDER BAUER

Auf der landschaftlich reizvollen, eingleisigen Mangfalltalbahn findet in der Regel nur Nahverkehr zwischen Holzkirchen und Rosenheim statt.

☐ Die Mangfalltalbahn Holzkirchen – Rosenheim ist Teil der ältesten Bahnverbindung von München in den Süden. Die Strecke München – Rosenheim über Grafing wurde erst viel später gebaut. Auf ihr läuft heute der gesamte Nah- und Fernverkehr Richtung Salzburg und Kufstein. Dieser wird seit Dezember 2013 durch die Bayerische Oberlandbahn unter der Marke „Meridian“ mit Flirt-Triebwagen abgewickelt. Als am Sonntag, 12. April 2015, zwischen Grafing und Rosenheim Brückenbauarbeiten anstanden, wurden kurzfristig der gesamte Fern- und Güterverkehr sowie die Meridian-Züge München – Salzburg von München über Holzkirchen und das Mangfalltal nach Rosenheim geleitet. Der Nahverkehr im Mangfalltal wurde dabei im SEV abgewickelt, um auf der eingleisigen Strecke Kapazitäten freizuhalten.


FOTO: PATRICK BOCK

■ *Wie eine Zeitreise in die 70er-Jahre: Am 18. April 2015 verließ der TEE-Sonderzug mit 111 001 an der Spitze anlässlich des Tags der Bahnhofsmission den Berliner Ostbahnhof in Richtung Potsdam Hbf.*



FOTO: MICHAEL MANN

■ *Nachdem die Konzernrichtlinie zur Beklebung von DB Regio-Fahrzeugen geändert wurde, sprießen die Werbeträger nur so aus den Werkstätten. Nun hat auch die Westfrankenbahn den ersten von insgesamt vier Werbe-642, der für die Landesgartenschau im unterfränkischen Alzenau Reklame macht. Ausgewählt wurde dafür 642 125. Die Aufnahme zeigt den frisch beklebten Triebwagen im Betriebshof Frankfurt-Griesheim.*

TOP UND FLOP

TOP: Einfache Lösung!

Nach den ersten beiden Wochen mit Baustellenfahrplan hat DB Regio Oberbayern nun eine Anpassung vorgenommen. Die Regionalbahn RB 59145, Abfahrt in Ingolstadt um 8.31 Uhr, wird ab Eichstätt Bf für das Bayern-Ticket, QdL-Ticket, Regio-Ticket München-Nürnberg und Regio-Ticket Bayern, die alle eigentlich erst ab 9 Uhr gültig sind, freigegeben. „Wir bitten die Reisenden, diesen Zug zu nutzen, denn der erste für das Bayern-Ticket übliche Zug entfällt aufgrund der Bauarbeiten und der nachfolgende München-Nürnberg-Express war in den vergangenen Wochen stark ausgelastet“, so ein Sprecher der Bahn.

FLOP: Anachronistisch

Im Hamburger Verkehrsverbund behielt man innerhalb der S- und U-Bahnen die Bahnsteigkarten bei, um gelegentlich Bahnsteigsperren zur Fahrkartenkontrolle errichten zu können. Auf Bahnhöfen wie Pinneberg, wo Fern- und S-Bahn gemeinsam halten, kann dies tariflich problematisch werden. Dort ist ein Ehepaar aus dem Irak in eine Bahnsteigsperre gelaufen und musste 80 Euro Bußgeld zahlen, weil beiden eine Bahnsteigkarte im Wert von 30 Cent fehlte. Eine Flüchtlingsbetreuerin machte den Fall öffentlich und sorgte für Schlagzeilen. Von der DB AG gab es die üblichen Aussagen, die Bahnsteigsperre sei in Ordnung, aber man würde die 80 Euro dem irakischen Ehepaar aus Kulanz zurückzahlen. Bahnfreunde stellten nun fest, dass diese Bahnsteigsperre wohl unrechtmäßig sein dürfte, da dort auch Züge halten, in denen der Schleswig-Holstein-Tarif gilt.

FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Am Osterwochenende war im Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) Nördlingen Dampfsaisoneröffnung für das Jahr 2015. Neben einem lohnenden Besuch im Museum mit vielen auch betriebsfähigen Exponaten konnte man von Gunzenhausen aus stilecht im Dampfzug mit dem neuen BEM-Star 01 180 alias 001 180-9 nach Nördlingen reisen. Die Neubaukessellok der Baureihe 01 zog am Ostersonntag und Ostermontag jeweils zwei Zugpaare. Auf dem Rückweg nach Nördlingen hat 001 180-9 gerade Wassertrüdingen verlassen und wird in Kürze Oettingen in Bayern erreichen.

ZEITREISE

Verkehrsrückgang in Beła Woda



Eine Postkarten-Idylle war der Bahnhof von Weißwasser auch 1990 nicht, aber es herrschte immerhin noch reger Verkehr.

FOTOS: VOLKER EMERSLEBEN

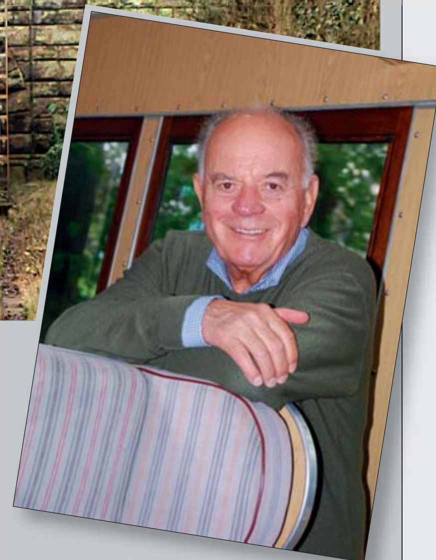


Inzwischen wurden Gleise zurückgebaut, die frei gewordene Fläche wurde zur Sicherheit auch sogleich mit einem Parkplatz versiegelt.

„Als Wohnstadt der Werktätigen des Großkraftwerkes Boxberg und der umliegenden Tagebaue, Zentrum der Glasindustrie der DDR“ wird Weißwasser (Oberlausitz) in der Publikation „Bahnland DDR“ geführt. Die industrielle Bedeutung und der Berufsverkehr sorgten in der Stadt mit fast 40 000 Einwohnern für ein florierendes Leben bei der Deutschen Reichsbahn. Die Güterverkehrsanlagen hatten reichlich Zulauf und der Personenverkehr Richtung Cottbus, Forst (Lausitz) und Görlitz war von stabilen Fahrgastzahlen geprägt. Wie das Kursbuch der DR vom Winter 1990/1991 zeigt, bestand ab Weißwasser auch direkter Anschluss nach Köln. D 444 hielt dort auf dem Weg von der Neiße an den Rhein für drei Minuten. In den vergangenen 25 Jahren durchlief der sächsische Ort einen tiefgreifenden sozialen Wandel. Von einem Zentrum der Glasindustrie kann nicht mehr gesprochen werden, die Braunkohle ist keine sichere Bank mehr. Diese Entwicklung zeigt sich deutlich bei der aktuellen Einwohnerzahl: Man zählt nur noch gut 17 000 Einwohner, und eine Erholung ist nicht in Sicht. DB Regio übergab am 15. Dezember 2002 die Leistungen im ÖPVN an die zu Veolia gehörende „LausitzBahn“. Veolia setzte eine Zeit lang mit dem „Interconnex“ von Zittau Richtung Berlin hier auf Fernverkehr. Auch das ist inzwischen Geschichte. Seit Dezember 2008 ist im Auftrag des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) die ODEG mit Triebwagen der Baureihe 642 „Desiro“ als OE 65 unterwegs. Außer einigen Abstellgleisen ist der Güterumschlag nicht mehr präsent. Das Empfangsgebäude fristet ein Dasein als Bauwerk ohne Perspektive. Wo sich einst Abstellgleise und die Bahnmeisterei befanden, gibt es heute einen Busbahnhof mit abgestimmten Fahrzeiten zur Bahn und einen P+R-Parkplatz. Die Strecken nach Bad Muskau und Forst gehören der Vergangenheit an.



FOTO: CHRISTIAN SPILLER



Ohne das Engagement von Walter Seidensticker wäre die berühmte 01 150 im Jahr 1973 in den Schrott gewandert. Wenige Monate vor Seidenstickers Tod kam seine Lok, deren spektakuläre Wiederinbetriebnahme er noch erleben durfte, in ihre alte Heimat Bielefeld zurück.

IN MEMORIAM: WALTER SEIDENSTICKER

Ein Herz für die Eisenbahn

☐ Hemden und vor allem schmalspurige Dampflokomotiven, das waren große Leidenschaften des bekannten und beliebten Bielefelder Unternehmers Walter Seidensticker, der am 6. April 2015 im Alter von 85 Jahren verstarb.

Als Walter Seidensticker 1929 in Bielefeld geboren wurde, war das von seinem Vater Walter sen. gegründete Hemdenunternehmen zehn Jahre alt. Letzterer hatte den Ausspruch geprägt: „Alles, was ich anfasste, wurde zu Hemden."

Mit 18 Jahren trat Walter Seidensticker ins Familienunternehmen ein und übernahm 1969 nach dem Tod des Vaters mit seinem Bruder Gerd Seidensticker die Leitung als geschäftsführender Gesellschafter.

Seit früher Kindheit war Seidensticker Eisenbahn- und Modellbahnfreund. Anfang der 1970er-Jahre kaufte er seine ersten richtigen Lokomotiven, darunter die ehemalige Heeresfeldbahnlok 99 4652 und den Schnellzugrenner 01 150. In den darauffolgenden Jahren wuchs sein Lokpark beständig. Gleichzeitig engagierte sich Seidensticker bei vielen Schmalspurbahnen, so bei der Jagsttalbahn, beim Öchsle, in Mühlenstroth und vor allem auf Rügen.

Walter Seidensticker war stets ein bescheidener und sehr freundlicher Mensch, der seine Projekte zielstrebig verfolgte. Alle, die ihn kannten, werden ihn vermissen. Er war ein großer Förderer der deutschen Museumsbahnszene. ☐ *WS*



FOTOS (2): ACHIM RICKELT

Die „Nicki und Frank S.", benannt nach seinen Kindern, gehörte zu Walter Seidenstickers Sammlung an Heeresfeldbahnloks. Er erwarb die ehemalige ÖBB-Lok im Jahr 1980.



FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Wer ist wohl die Schönere? Kaum vorstellbar, dass sich heutzutage noch eine attraktive Dame vor einer Lokomotive inszenieren lassen würde.

Mit der E 03 begann der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland

Ihre Leistung und ihr Design machten die spätere Baureihe 103 legendär. 1965, während der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in München, wurde die Grundlage der Legendenbildung geschaffen.

TEMPO 200

Es war der Sommer 1964, als die Rahmen der ersten Lokomotiven der künftigen Baureihe E 03 (103) in den Hallen der Firma Henschel in Kassel so weit fertig gestellt waren, dass die Mitarbeiter der für den elektrischen Teil der Loks zuständigen Firma Siemens mit der Montage der betreffenden Ausrüstung beginnen konnten. Unter ihnen befand sich auch Edmund Kohl, der Inbetriebsetzungs-Ingenieur der Firma. Er dokumentierte den Fortgang der Arbeiten mit seiner Kamera und hielt damit einzigartige Einblicke in die Geburtsstunden dieser legendären Baureihe fest.

Die Anfänge der Entwicklung liegen viele Jahre zurück. Bereits nach dem Krieg, als die noch junge Bundesbahn ihr erstes Typenprogramm ausarbeitete, gab es Überlegungen für eine sechsachsige Schnellfahrlokomotive, damals unter der Baureihenbezeichnung E 01 und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 bis 180 km/h. In das endgültige Einheits-E-Lok-Programm wurde diese Baureihe aber nicht aufgenommen. Man glaubte, durch die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit der Baureihe E 10 auf 150 km/h den potentiellen Einsatzbereich der E 01 abdecken zu können.

In den folgenden Jahren wurde der Wunsch, den Reiseverkehr auf der Schiene gegenüber dem Kraftfahrzeug attraktiver zu machen, wieder stärker, und so wurden die Planungen für die E 01, inzwischen als E 03 bezeichnet, wieder aufgenommen. Nun strebte man gar eine maximale Geschwindigkeit von 200 km/h an. Auch die Leistung wurde angehoben und sollte jetzt 5940 kW (dauernd) betragen, um eine planmäßige Beförderung von Zügen mit einer Anhängelast von 300 bis 400 Tonnen bei Höchstgeschwindigkeit zu ermöglichen. Als maximale Achslast sollten 19 Tonnen nicht überschritten werden. Wiederum kam man zu der Erkenntnis, dass diese Anforderungen nur durch eine sechsachsige Lokomotive erfüllt werden konnten. Mehrere deutsche Hersteller wurden zur Abgabe von Angeboten aufgefordert, und im Juni 1962 war es soweit: Der Entwicklungsauftrag für die E 03 ging an die Henschel-Werke AG in Kassel für den mechanischen und an die Siemens-Schuckertwerke AG für den elektrischen Teil dieser in der Presse damals als „Schnellstfahrlokomotive“ bezeichneten Baureihe. Ende 1963 folgte die Bestellung der vier Prototypen bei beiden Firmen.

Früher Planungsbeginn für eine Schnellfahrlok

Um die geplante Dauerleistung von 5940 kW in einer Lokomotive mit einem geforderten Maximalgewicht von 110 Tonnen unterzubringen, musste bei der Konstruktion der E 03 der bei den Einheits-E-Loks der Baureihen E 10/E 40, E 41 und E 50 angewandte selbsttragende Lokomotivkasten (Untergestell und Kastenaufbau bilden zusammen eine tragende Einheit) verlassen werden. Man wählte stattdessen eine Lösung mit einem selbsttragenden, geschweißten Brückenrahmen und fünfteiligem Kastenaufbau aus Leichtmetall, dessen Elemente elastisch miteinander verbun-



FOTO: WILHELM TAUSCHE/SLG. WUNSCHEL

Am 26. Juni 1965 legt sich E 03 001 bei einer der 200 km/h-Fahrten anlässlich der IVA in München bei Haspelmoor dynamisch in die Kurve.



Nachdem Henschel die Lok-Rahmen fertig gestellt hatte, konnten die Siemens-Monteure im Jahr 1964 mit dem Einbau der elektrischen Ausrüstung beginnen.

che Elemente der Achslager, ihrer Führung und Federung sowie der Brückenabstützung vorab in der E 10 299 und E 10 300 getestet werden konnten. Diese beiden Loks erhielten dazu von Henschel Schnellfahrdrehgestelle, bei denen auch unterschiedliche Antriebe zum Einsatz kamen. Im Oktober 1963 erreichten diese Lokomotiven bei Versuchsfahrten zwischen Bamberg und Forchheim 200 km/h und demonstrierten damit die Verwendungsfähigkeit der jeweiligen Konstruktionen. Sowohl die Elemente der Achslager als auch die Antriebe konnten mit nur unwesentlichen Änderungen direkt für die E 03 übernommen werden, und die ebenfalls

den sind und von dem lediglich die beiden Endstücke mit den Führerständen fest am Rahmen angebaut werden. Die drei mittleren Hauben sind nur verschraubt und lassen sich zum Ein- und Ausbau der Bauteile im Maschinenraum abnehmen. Bedenkt man, dass allein die vollausgerüsteten Drehgestelle und der Transformator 75 Prozent des gesamten Konstruktionsgewichtes ausmachten, kann man sich gut vorstellen, zu welchen Sparmaßnahmen in Form von Leichtbau sich die Konstrukteure genötigt sahen, um das Gesamtgewicht einzuhalten.

Großer Wert wurde bei der Konstruktion des Kastens auf die Kopfform gelegt, sollte die Lokomotive doch einen kleinen

Die äußere Erscheinung ist kein Zufall

Luftwiderstand aufweisen und insbesondere nur eine kleine Druckwelle erzeugen. Denn diese ist schließlich maßgeblich an den Einwirkungen auf die Seitenscheiben sich begegnender Fahrzeuge beteiligt und beeinflusst somit direkt den erforderlichen Abstand der Gleise auf freier Strecke und die Druckverhältnisse in Tunnel. Die letztendlich gewählte Form einer leicht abgeänderten Parabel im Grundriss sowie im Profil wurde in Windkanalversuchen an der Technischen Hochschule Hannover ermittelt. Damit wurde auch sichergestellt, dass der nach oben gelenkte Teil der Druckwelle den hinteren Stromabnehmer nicht zu stark an die Fahrleitung drückt und diese damit anhebt.

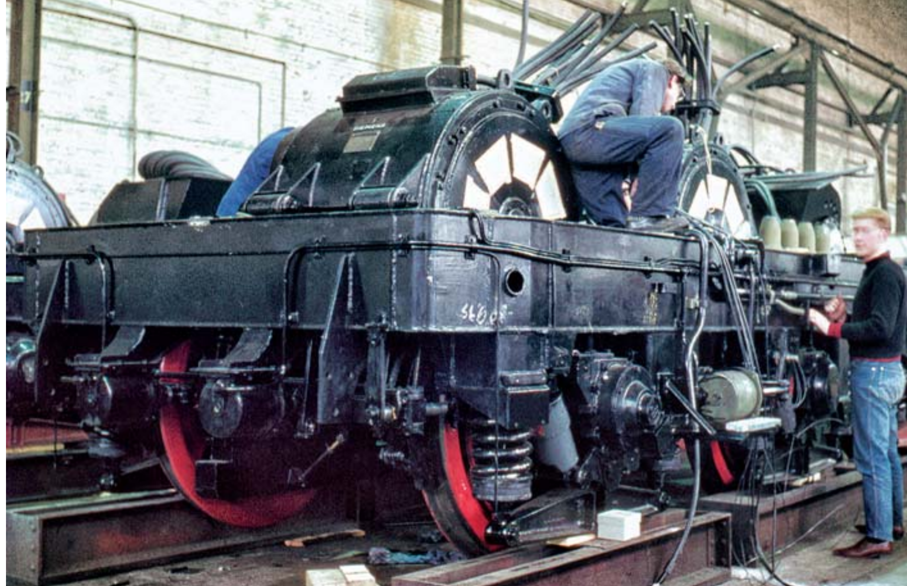
Auch bei den Drehgestellen wurden neue Wege beschritten, wobei wesentli-



Wo heute kantige, einfach zu fertigende Formen das Gesicht moderner Lokomotiven prägen, erhielt die E 03 noch eine aufwendige runde Form, die viel Mühe bei der Herstellung machte.



Ein grundierter Lokkasten schwebt durch das Kasseler Henschel-Werk. Im Hintergrund eine weitere E 03 sowie eine Einheitslok am Hallenende.

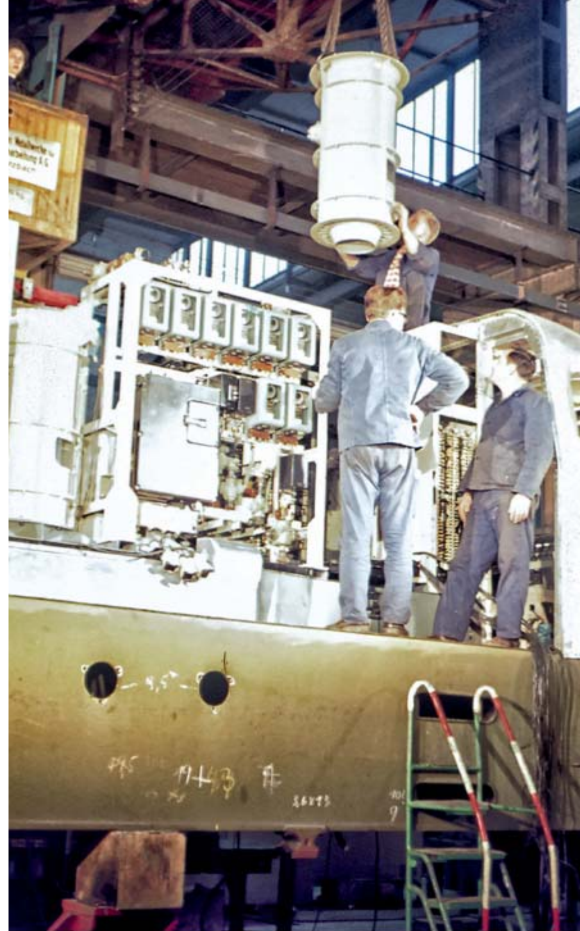


Das massive E 03-Drehgestell, in dem die sechs Fahrmotoren, die gerade eingebaut und angeschlossen werden, Platz fanden.

verwendete Brückenabstützung mittels Flexicoil-Federn hat sich ja bis heute erhalten. Da beide in den Versuchs-E 10 ver-

Wegweisende Versuche mit E 10-Derivaten

wendeten Antriebe ihre grundsätzliche Eignung bewiesen hatten, wurden jeweils zwei der Prototypen-E 03 mit dem Henschel-Verzweiger-Antrieb (E 03 001 und 004) beziehungsweise Siemens-Gummiring-Kardan-Antrieb (E 03 002 und 003) ausgerüstet. Auf Bildern von Drehgestellen kann man sie sehr leicht auseinanderhalten: Der Henschel-Antrieb hat einen beidseitigen Abtrieb auf die Achse, der Siemens-Antrieb nur einen einseitigen und ist deshalb etwas wartungsärmer. Außerdem gewährleistet der Kardan-Antrieb auch bei Auslenkung der Radsatzwelle eine stets zentrische Drehmomentübertragung. Darum wurde dieser Antrieb auch für die späteren Serienlokomotiven ausgewählt.



Die Schaltschränke sind bereits eingebaut. Von oben schwebt ein Lüfter ein. Siemens-Techniker werden anschließend für die passgenaue Montage sorgen.

Die Übergabe der ersten Lok an die Bundesbahn wurde feierlich inszeniert. Auch DB-Präsident Heinz Maria Oeftering gab sich die Ehre.

FOTOS (6): EDMUND KOHL



Die E03-Schnellfahrloks wurden aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit immer wieder für Messfahrten genutzt. Im Juni 1973 erreicht 103 003 bei einer derartigen Fahrt mit einem Gasturbinentriebzug der Baureihe 602 Frankfurt am Main.

Erstmals angewandt wurde auch die Anlenkung der Drehgestelle über Zugstangen zwischen den beiden Enden der Drehgestellrahmen und dem Untergestell anstatt des noch bei der E 50 verwendeten Drehzapfens. Dieser wäre bei dem angestrebten Gesamt-Radsatzabstand der E03 von 4500 Millimetern bei einem Außendurchmesser von 1200 Millimetern des Fahrmotors vom Typ WB 368/17 schwer zu realisieren gewesen. Die Innovation bei der Anlenkung setzte neue Maßstäbe und ist letztlich als Henschel-Flexifloat-System in die Annalen eingegangen.



FOTO: SLG. MARKUS HEHL

Blick in den Führerstand der E03 004, welche IVA-Züge mit 200 Stundenkilometern von München nach Augsburg und zurück zog.



FOTOS (2): GERHARD GRESS

Am 7. Juli 1968 macht der „Blaue Enzian" mit 103 003 an der Spitze einen kurzen Halt in Hannover Hbf. Bemerkenswert sind die speziellen Schilder für die TEE-Züge auf dem Bahnsteig.

FOTOS (2): CLAUS-J. SCHULZE



Den F 27 „Rheinblitz" (München – Dortmund) hatte 103 001 am 13. März 1971 bei Gröbenzell am Haken. Bis auf den Speisewagen („Kakadu") handelte es sich um eine komplett blaue 1.-Klasse-Garnitur.

Aber nicht nur der mechanische Teil der E 03 schrieb Geschichte. Auch die elektrische Ausrüstung wartete mit zahlreichen, vorher wenig erprobten Neuerungen auf.

Äußerlich am auffälligsten war die Ausrüstung der vier Lokomotiven mit zwei unterschiedlichen Bauarten von Stromabnehmern. Da ein Neubau geeigneter Stromabnehmer aufgrund der Vielzahl von beachtenswerten Parametern allein durch Berechnungen nicht möglich war, wurden die endgültigen Versionen in aufwendigen Vorversuchen ermittelt, bei denen zwölf verschiedene Baumuster geprüft wurden. Die beiden verwendeten Typen, zum einen ein Scherenstromabnehmer vom Typ DBS 54a mit einer Wippe für höhere Geschwindigkeiten (vergrößerter Abstand der Schleifleisten) und zum anderen ein Einholmstromabnehmer vom Typ WSW, hatten sich auch bei den schon erwähnten 200 km/h-Fahrten mit der E 10 299 und E 10 300 am besten bewährt.

Eine weitere Neuentwicklung war der Transformator, der das damals beachtliche Gewicht von 15,64 Tonnen auf die Waage brachte, und somit fast 15 Prozent des gesamten Lokomotivgewichtes ausmachte. Im späteren Einsatz erwies sich dieser Trafo aber als zu schwach, weswegen in den Serienlokomotiven eine verstärkte Version zum Einsatz kam. Ebenfalls neu waren die Schalter mit 39 Stufen, die bei den Prototypen der E 03 Verwendung fanden. Erhielten die E 03 001 und 002 Sprunglastschalter, so wurden in die E 03 003 und 004 Thyristor-Lastschalter eingebaut. Beide Versionen wurden vorab in angepasster Bauart (mit nur 28 Stufen) in einigen Einheitslokomotiven ab März 1964 erprobt und danach auch für die Serienfertigung dieser Loks übernommen. Die Serienmaschinen der Baureihe E 03 erhielten ebenfalls Thyristor-Lastschalter.

Viele Vorversuche und Innovationen waren nötig

Besonderes Augenmerk wurde bei der Entwicklung auch auf die Auslegung der Brems- und Sicherheitssysteme sowie der Fahrsteuerung gelegt. Zur Entlastung des Lokomotivführers rüstete man die E 03 mit einer Geschwindigkeitsregelung aus. Der Lokführer gab ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h am Schaltrad nur noch eine Sollgeschwindigkeit in 10 km/h-Schritten vor, die dann von der Regelung automatisch eingehalten wurde. Damit entfiel für den Lokführer die Notwendigkeit, alle zur Einhaltung der Geschwindigkeit notwendigen Schaltvorgänge und Instrumentenablesungen selbst durchzuführen. So

103 002 verlässt am 6. September 1969 mit dem TEE 55, „Blauer Enzian" den Münchner Hauptbahnhof auf dem Weg nach Hamburg.

FOTO: GERHARD GRESS

Die Schnellfahrten lockten Schaulustige in Scharen zu den Bahnsteigen, wie hier im Augsburger Hbf mit E 03 001 im August 1965.

konnte er sich mehr auf die bei 200 km/h deutlich anstrengendere Strecken- und Signalbeobachtung konzentrieren. Bei Letzterer wurde er auch durch die ebenfalls neu entwickelte Linienzugbeeinflussung (LZB) unterstützt, die ein Fahren auf „elektronische Sicht" erlaubt, da dem Lokführer ein Halt zeigendes Signal oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung über mehrere Blockabstände hinaus zusammen mit einer Soll- und der Ist-Geschwindigkeit angezeigt wurde (und auch heute noch wird). Bei Geschwindigkeiten über 140 km/h übernahm die LZB auch die Aufgabe der induktiven Zugsicherung (Indusi). Das heißt, es konnte eine Zwangsbremsung eingeleitet werden.

Brandneu: LZB und zeitabhängige Sifa

Ebenfalls neu war die Sicherheitsfahrschaltung (Sifa). Zum ersten Mal wurde auf einer Lokomotive der Deutschen Bundesbahn eine zeitabhängige Sifa statt einer wegabhängigen eingebaut. Bei der bisherigen, wegabhängigen Sifa musste der Lokomotivführer die Taste nach dem Loslassen innerhalb von 75 Metern erneut drücken, um zuerst den Summer und nach weiteren 75 Metern eine Zwangsbremsung zu vermeiden. Bei 200 km/h sind 75 Meter jedoch nach bereits 1,4 Sekunden durchfahren, was als unpraktikabel angesehen wurde. Folglich entschied sich die DB dafür, eine zeitabhängige Sifa einzuführen, die vom Lokführer eine Reaktion nach





Erinnerungen an einen Meilenstein der deutschen Eisenbahngeschichte: Zuglaufschild und Fahrkarte für die Schnellfahrten anlässlich der Verkehrsausstellung.



FOTOS (3): SLG. MARKUS HEHL

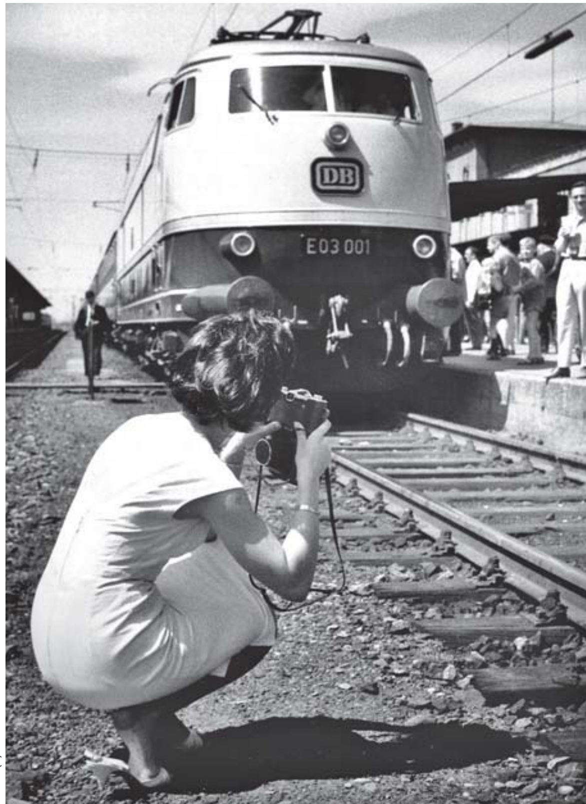
Gruppenbild mit Lok: Die freundlichen Hostessen der DB, welche die Besucher auf der IVA betreuten, versammelten sich für dieses Erinnerungsfoto vor einer ausgestellten E 03.

jeweils 2,5 Sekunden statt innerhalb von 75 Metern erwartete.

Und zu guter Letzt sei noch die elektrische Widerstandsbremse erwähnt, die bei der E03 zum ersten Mal eine größere Bremskraft erzeugte als die Druckluftbremse. Erreicht wurde dies unter anderem auch dadurch, dass erstmals jedem Fahrmotor ein einzelner Bremswiderstand zugeordnet wurde.

Es gäbe noch viel mehr zu berichten über die Prototypen der E03, aber das Beschriebene unterstreicht bereits deutlich, vor welcher großen Aufgabe die Montageteams der beiden Hersteller standen. So war nicht nur vieles neu und unerprobt, auch jede der Lokomotiven stellte durch die unterschiedliche Kombination von Bauteilen mehr oder weniger ein Einzelstück dar. Eigentlich wurde nicht eine Serie von vier Prototypen gebaut, es entstanden vielmehr vier einzelne und einzigartige Lokomotiven.

Trotzdem ging die Montage schnell voran, alles war rechtzeitig fertig gestellt. Die erste Lokomotive konnte am 11. Februar 1965 von den beiden Herstellern im Rahmen eines Festaktes unter großer Beteiligung der Presse an die Deutsche Bundesbahn übergeben werden. Auch die restlichen drei Lokomotiven wurden zügig ausgeliefert, so dass für die Internationale Verkehrsausstellung (IVA) in München und den dort geplanten 200 km/h-Demonstrationsverkehr zwischen München und Augsburg alles bereit war. Nach dem Ende der IVA kamen drei der Loks sehr schnell in den Plandienst, eine vierte wurde für Versuchsfahrten verwendet. Der Auftritt der E03 bei der IVA war jedoch ein Donnerhall, der weltweit Aufsehen erregte.



FOTOS (2): EISENBAHNSTIFTUNG

Fototermin mit dem schnellsten Zug Europas: Dieser verkehrte während der IVA in München auf der Strecke München Ausstellungsbf – Augsburg Hbf zweimal täglich als D 10/11 und D 12/13 in der Regel mit sieben Wagen.

Alle Schienen führen nach München

In den Jahren 1953 und 1965 war die bayerische Landeshauptstadt Schauplatz für zwei große Verkehrsausstellungen. München gilt seitdem als traditionsreicher Standort für Ausstellungen dieser Art sowie Transportmessen. Die beiden Messen fanden in den genannten Jahren jeweils über viele Wochen auf dem alten Messegelände auf der Theresienhöhe statt. Sie lockten mit einer umfangreichen Präsentation der damals modernsten Triebfahrzeuge und Wagen zahlreiche Besucher an. Ihr Ruf hallt bis heute nach.

Nur acht Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, am 20. Juni 1953, öffnete die „Deutsche Verkehrsausstellung" ihre Tore. Auf dem weitläufigen Gelände im Schatten der Bavaria zeigte die deutsche Industrie über einen Zeitraum von über dreieinhalb Monaten den Stand der Verkehrstechnik. Die europäischen Eisenbahnen waren mit einer separaten Ausstellung vertreten. Straßenbahnen, O-Busse und Kraftomnibusse komplettierten das Programm. Für das leibliche Wohl sorgte ein Speisewagen-Restaurant, und der Nachwuchs war im „Verkehrskindergarten" gut aufgehoben.

Wer sich einen schnellen Überblick auf dem Areal verschaffen wollte, tat dies am besten mit der Liliputbahn, deren dampflokbespannte Züge unentwegt ihre Runden drehten. So fanden eisenbahninteressierte Besucher schnell zu den Fahrzeugen, die im Freigelände aufgestellt waren. Die Neu-



Die E03 wurde nicht nur bei den Schnellfahrten gezeigt, sondern auch auf dem IVA-Gelände den Besuchern präsentiert (E03 003 am 10. August 1965).



Auch die französische Staatsbahn SNCF schickte ihre Prunkstücke nach München, darunter die CC 40104 in Viersystem-Ausführung mit 3700 kW Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h.

baudampflok 23 024 sowie die neubekesselten Loks 18 602 und 45 012 demonstrierten den Fortschritt im Dampflokbau. Die Elektrotraktion war mit Triebwagen der Baureihen ET 56 und ETA 176 sowie abwechselnd mit einer der fünf Baumusterlokomotiven der Baureihe E 10 vertreten. Für den Nah- und Regionalverkehr wurden Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08, VT 12 und Schienenbusse der Baureihe VT 95 gezeigt. Aufsehen erregte der Schienen-Straßen-Bus als Zweiwegefahrzeug. Dieselloks wurden durch die Baureihen V 80 und V 200 repräsentiert. Unangefochtene Stars der Fahrzeugschau waren sicherlich die Gliedertriebzüge VT 10 501 und VT 10 551 der Deutschen Bundesbahn beziehungsweise der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG). Mit den beiden luxuriösen und

1953 und 1965: München, das Mekka der Eisenbahn

hochmodernen Triebzügen hatte der Wirtschaftsaufschwung nach dem Krieg bei der Deutschen Bundesbahn ein markantes Gesicht erhalten.

Zwölf Jahre nach dieser Ausstellung, die größtenteils deutsche Firmen und Produkte zeigte, folgte, ebenfalls auf der Theresienhöhe, die Internationale Verkehrsausstellung vom 25. Juni bis 3. Oktober 1965. Die Ausstellungsfläche war erheblich erweitert worden und umfasste nun auch Teile der Theresienwiese, die mit dem eigentlichen Messegelände mittels einer Seilbahn verbunden war. Statt der dampfenden Liliputbahn, die zwölf Jahre zuvor durch die Ausstellung kurvte, fand der Besucher nun eine geradezu futuristisch wirkende Einschienenbahn vor. Die Schweizerischen Bundesbahnen waren mit einem „Circarama" vertreten: einem Rundum-Filmtheater nach einer Erfindung von Walt Disney, in dem neun Filmprojektoren einen Farbfilm über die Schweizer Eisenbahnen auf eine kreisrunde, 100 Meter lange und sieben Meter hohe Leinwand projizierten.

Neben internationalen Speditionen, Privat- und Staatsbahnen, Berg- und Seilbahnen demonstrierten auch Unternehmen der Binnenschifffahrt, des Seeverkehrs und der Luftfahrt ihre Leistungsfähigkeit. Als Wahrzeichen der Ausstellung galt ein rund 100 Meter hoher Ausstellungsturm mit einem zweistöckigen Außenlift, der sich während der Auffahrt um die Turmachse drehte. Die Turmspitze zierte der Mercedes-Stern, der damit auch symbolisch zum Ausdruck brachte, dass Autos und Lastkraftwagen eine immer bedeutendere Rolle im Verkehrswesen einnahmen.

Immerhin zeigten die europäischen Bahnverwaltungen eine eindrucksvolle Parade ihrer modernsten Fahrzeuge.

Schlagzeilen machte vor allem die Deutsche Bundesbahn, die zwischen der Ganghofer und der Radlkofer Straße einen



Für Feinschüttgüter und Granulate war dieser Spezialwagen konstruiert, den die Hamburger VTG samt Verladeeinrichtung in München ausstellte.

eigenen Messebahnhof eingerichtet hatte. Von dort aus starteten die Vorserien-Lokomotiven der Baureihe E 03 zu ihren Schnellfahrten mit Tempo 200 nach Augsburg und zurück.

Diese Fahrten bildeten den Höhepunkt der IVA. Man sprach euphorisch von „Europas schnellstem Zug" und Stolz schwang bei allen Beteiligten und Verantwortlichen mit. Prof. Heinz Maria Oeftering, der erste Präsident der Bundesbahn, betonte, dass zum ersten Mal in Europa ein Reisezug täglich planmäßig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verkehre und dass die Fahrt ein historisches Ereignis in der Geschichte der europäischen Eisenbahnen sei, ähnlich wie 32 Jahre zuvor die Fahrten des „Fliegenden Hamburgers", der erstmals planmäßig eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichte. Der Beauftragte der Bundesregierung für die IVA Dr. Heßdörfer wählte denselben Tonfall: „Wir sind stolz darauf und freuen uns, dass die Ausstellung den Ansporn zu einer verkehrstechnischen Pioniertat gegeben hat."

Inzwischen ist das Messegelände auf der Theresienhöhe längst Vergangenheit. Und auch der wahre Hochgeschwindigkeitsverkehr ließ noch ein paar Jahre auf sich warten, aber ein Anfang war bereits bei der IVA gemacht geworden.

Die großen Verkehrsausstellungen von 1953 und 1965 finden heute auf der Neuen Messe München ihre Fortsetzung mit der „transport logistic", der weltweit größten Fachmesse für Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Allerdings geht die aktuelle Messe inzwischen nur mehr über einen Zeitraum von wenigen Tagen und ist dem Fachpublikum vorbehalten. □ *R. Oed/M. Hehl/S. Alkofer*

FOTOS (4): SLG. MARKUS HEHL



Eine futuristische Hochbahn „IVA-Blitz" durchquerte das Gelände mit atemberaubenden 16 km/h. Im Hintergrund das „Circarama" der Schweizer Eisenbahnen: ein Rundum-Filmtheater nach einer Erfindung von Walt Disney.

Eine Verkehrsausstellung über mehrere Monate – heute undenkbar

Im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1965 war zu lesen: „Auf einem Freigelände von über 30 000 Quadratmetern hat die DB eine Gleisanlage von 3600 Metern Länge errichtet. Ein imposanter Blick auf die 120 Originalfahrzeuge und Oberbaumaschinen in- und ausländischer Herkunft bietet sich dem Beschauer von einem Fußgängersteg aus."

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Die ICE-T Garnitur 1108 legte sich am 9. Mai 2006 beim Überwinden der Fränkischen Alb mit rund 160 km/h bei Gundelsheim in die Kurve, während bei normalen Zügen die Tachonadel an dieser Stelle bei maximal 140 km/h stehen bleibt. ICE 1519 erreicht so keine 60 Minuten später bereits seinen Endbahnhof München Hbf.

Lange galt die Neigetechnik als Heilsbringer, um im Personenverkehr kürzere Reisezeiten ohne Neubaustrecken realisieren zu können. Durchgesetzt hat sie sich vor allem in Italien.

ZU-NEIGUNG TEIL II

Nachdem die Neigetechnikzüge der ersten Generation wie der ETR 450 in Italien, aber auch die Baureihe 610 in Deutschland ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis gestellt hatten, kam die Zeit für eine neue Generation. Der Entwicklungsschritt vom ETR 450 zum Typ ETR 460/470/ 480/485 bedeutete nicht nur den gestalterischen Sprung von der Formensprache der 1960er-Jahre zum modernen Giugiaro-Design. Bedeutende technische Weiterentwicklungen waren der Wechsel zur Drehstrom-Antriebstechnik, die Verlagerung der Neigeaktoren ins Drehgestell und die Druckertüchtigung für Tunnelfahrten.

Die neunteiligen ETR 460 bestanden noch aus drei fest gekuppelten Zweier-Motorwageneinheiten, dazwischen einge-



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Ein Cisalpino-ETR 470 wartet am 4. Juni 2006 in Stuttgart auf die Abfahrt. Den Namen des Design-Studios trägt der Zug stolz auf seiner Seite.



Außergewöhnliche Präsenz eines Pendolinos am Brenner anlässlich der Eröffnungsfeier für die neue Pflerscher Tunnelvariante: ETR 480-33 wartet in Gossensaß am 6. März 2000 auf die Festgäste.



FOTOS (2): HELMUT PETROVITSCH

Am dreiteiligen Musterzug ETR 470 Zero unternahmen die ÖBB am 22. Oktober 1996 im Stillstand am Brenner Störstromanalysen, deren Ergebnis zur Absage der Vorführfahrten in Österreich führte.

reiht drei unabhängige, nicht angetriebene Wagen. Nur die ersten zehn ETR 460/463 waren reine Gleichstromzüge. Drei Züge ETR 460 P (später 463) waren bis 2005 für den Übergang nach Frankreich (via Modane bis Lyon P.) erstmals auch unter einer Fahrdrahtspannung von 1500 V einsetzbar und auf 200 statt 250 km/h ausgelegt. Alle weiteren Züge wurden mehrsystemig angelegt, gebildet aus Dreier-Wageneinheiten: Den beiden jeweils auf den Drehgestell-Innenachsen angetriebenen Motorwagen ist der nicht angetriebene nächste Wagen als Träger von Stromabnehmer, Hauptschalter und Transformator für den Wechselstrombetrieb fest zugeordnet.

1996/97 wurden für den Cisalpino-Verkehr in die Schweiz neun ETR 470-Züge mit einer Zweisystemkonfiguration (zusätzlich 15 kV/16,7 Hz) gebaut, ausgelegt für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. 1997/98 kamen weitere 15 ETR 480 für den italienischen Binnenverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h unter 3 kV-Gleichstrom hinzu, die jedoch bereits für eine spätere Nachrüstung auf 25 kV/50 Hz vorbereitet waren, da in Italien eine Abkehr vom Gleichstrom-Bahnbetrieb stattfand. Die Neubaustrecken (NBS) Rom – Neapel und Mailand – Bologna – Florenz wurden mit 25 kV-Wechselstrom elektrifiziert und die ETR 480 folglich zwischen 2005 und 2009 zu ETR 485-Zweisystemzügen aufgerüstet.

Den neun neunteiligen Cisalpino-Vollzügen ging der kurze Testzug ETR 470 Zero (= Null) voraus, eine dreiteilige Einheit mit beidseitigen Führerständen. Die ab Januar 1996 einsatzbereite Kurzgarnitur bestand aus zwei serienmäßigen Motorwagen und einem nicht angetriebenen Transformator-Endwagen mit 15 kV-Stromabnehmer. Der ETR 470 Zero diente vor allem der Erprobung modifizierter Regelalgorithmen für die Neigesteuerung am Lötschberg und am Gotthard. Der Testzug diente 2004/2005 noch der ETCS-Erprobung, bevor er als Ersatzteilspender für die SBB endete. Auch ein 1997 vorgestellter zweiteiliger Diesel-Probezug ATR 410 blieb ein Vorführ-Einzelstück.

Von 1998 bis 2006 waren zwei CIS-Zugpaare Mailand – Zürich über die Gäubahn bis Stuttgart verlängert worden, eigens nachgerüstet mit der deutschen Zugbeeinflussung PZB und der Schweizer ZUB 121 (für die Freigabe bogenschnellen Fahrens) sowie Stromabnehmern mit DB AG-Wippe.

In der Schweiz hatte sich eine sehr ambivalente Einstellung gegenüber den Cisalpino-ETR 470 breitgemacht, bis hin zur Ansicht, „er schädige den Ruf der Schweiz als Bahnland". Die an Pünktlichkeit, Ordnung und Sauberkeit gewöhnten Eidgenossen (insbesondere im Binnenverkehr) sahen sich mit ungewohnter Verspätungsanfälligkeit, schmuddeligem Reinigungszustand und banalen Defekten konfrontiert. Die Cisalpino AG war als Verkehrsorganisations- und Marketingfirma konzipiert, während die technische Verantwortung und die Wartung für die Neigezüge bei FS Trenitalia (TI) in Mailand lag. Mit Auflösung der CIS AG im Jahr 2009 wurden die ETR 470 auf TI und die SBB aufgeteilt. Für die Triebzüge Nr. 2, 3, 5 und 9 übernahmen die SBB die Wartung in Eigenverantwortung. Sie versprachen auch, die dennoch wenig geschätzten ETR 470 ab Dezember 2014 vom Gotthardverkehr abzuziehen. Dies war a priori allerdings nur



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Auf der so genannten Panoramabahn, einem Abschnitt der Gäubahn kurz vor Stuttgart Hbf, schlängelt sich am 21. Februar 2006 ein Cisalpino-ETR in den Stuttgarter Talkessel.



2012 begann TI, die „Silberpfeile" im Schema „Frecciargento 2" zu gestalten: dominierend silbergraue Flächen und schmale rote Banden. ETR 485-43 zeigt sich so im September 2014 in Verona.



Von 2004 bis 2008 kam täglich ein dreiteiliger slowenischer Kurz-Pendolino ICS (InterCity Slovenija) als EC Casanova bis Venedig. Der SŽ-310-002 erreicht Venezia S. L. am 13. September 2007.



Ein portugiesischer Alfa Pendular im Oktober 2004: Die Breitspur erlaubt bei den für Portugal, Spanien und Finnland gebauten Pendolini einen um 37 Zentimeter breiteren Wagenkasten.

die halbe Wahrheit, denn TI deckt ihren Umlauf (EC 14-21-24-15-18-25) auch weiterhin mit ETR 470, was ebenso auf die SBB zutrifft, die ihre neuen RABe 503 erwarten (Stand 1/2015).

Italdesign Giugiaro hatte den ETR 460/470 ff. ein einheitliches Erscheinungsbild mit auf den Weg gegeben: Weiß mit roten Längsstreifen für die Binnenzüge und mit blauen für den Cisalpino. In den vergangenen zehn Jahren allerdings haben Marktstrategen von FS-Trenitalia den Zügen nicht

Pendolini werden zu Silberpfeilen

weniger als fünf verschiedene, meist kurzlebige neue Farbschemata verpasst. Auch der Traditionsname „Pendolino" wurde abgelegt. Nach einem Intermezzo unter „Eurostar Italia" folgte die Umbenennung zum „Silberpfeil" (Frecciargento, abgekürzt FA). Seit 2006 gilt Silbergrau als Kasten-Grundfarbe, unter „Brand AV" gab es zunächst graue, schwarze und spiegelnde Zierstreifen, bei den Cisalpino-Zügen blaue. 2009 ähnelte das Farbschema FA1 mit breiter roter Bauchbinde dem der Hochgeschwindigkeits-Züge ETR 500 „Frecciarossa" (Roter Pfeil). Im aktuellen Schema FA2 ist die rote untere Fläche zu einem Rahmenstreifen geschrumpft. Einige Einsystem-Züge ETR 460 wandelten sich zu niederrangigeren „Frecciabianca" (FB, Weißer Pfeil).



FOTO: SCHREIBER

Anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland" wurde 415 022 festlich beklebt, hier am 5. März 2010 im Münchner Hbf.



390 045 am 27. August 2004 in Carlisle: Der „Pendolino britannico", Class 390, gleicht bezüglich seiner Neigetechnik mehr dem SBB-ICN als einem italienischen Pendolino.

Unmittelbare Ableger der ETR 480 sind die drei 2004 gelieferten, dreiteiligen Kurzzüge ICS 310 der slowenischen Bahnen SŽ. Sie sind nur einsystemig für 3 kV-Gleichstrom ausgelegt und kamen anfänglich bis Venedig. Mangels Nachrüstung mit dem inzwischen eingeführten, neuen italienischen Zugsicherungssystem SCMT endete 2008 dieser grenzüberschreitende Einsatz. Für Tschechien war ein Lizenzbau von zehn Mehrsystemzügen bei ČKD angestrebt worden. Letztlich bezog die ČD 2005 sieben siebenteilige Züge der Reihe 680 aus Savigliano für 3 kV-Gleichstrom, 25 kV/50 Hz- sowie 15 kV/16,7 Hz-Wechselstrom. Von 2008 bis 2010 kamen diese ČD-Züge planmäßig auch bis Wien. Breitspurige Pendolino-Versionen finden sich in Spanien (zehn Stück Alaris 490), Portugal (zehn Alfa Pendular 4000) und Finnland (zwei S220, 16 Sm3 und vier Sm6, letztere für den Durchlauf bis St. Petersburg).

Die 71 deutschen ICE-T (60 Züge der Baureihe 411, siebenteilig, und elf der Baureihe 415, fünfteilig) laufen auf zugelieferten Fiat-Drehgestellen mit integrierter Neigetechnik in der Art der italienischen ETR 460/470. Doch im Gegensatz zu die-

Deutsche ICE-T nutzen italienische Neigetechnik

sen bauen ihre Stromabnehmer nicht über Tragportale nichtneigend auf den Drehgestellen auf, sondern werden auf Querschlitten am Dach gegengeführt. Drei ICE-T der Baureihe 411 (Tz 1114 bis 1116) wurden 2006/2007 formal an die ÖBB als ET 4011.090 bis 092 veräußert, laufen de facto aber in einem Pool mit den DB AG-Zügen und werden gemeinsam mit diesen in München gewartet. Die Neigetechnik der DB AG-Dieselzüge ICE-TD stammt dagegen von Siemens, nicht von Fiat.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Die bei der DB AG erfolglosen Diesel-ICE wurden später an die dänische DSB vermietet. Am 16. Juni 2011 rollt eine Garnitur in Puttgarden von der Fähre.

Fiat Ferroviaria übernahm 1995 die Schienenfahrzeugsparte der schweizerischen SIG-Neuhausen und wurde selbst 2000 von Alstom geschluckt. Die 1999 bis 2005 in Kooperation mit Adtranz beziehungsweise Bombardier für die SBB gelie-



FOTOS (5): HELMUT PETROVITSCH

ETR 610-12 im Design „Frecciargento 2" in Bologna C im September 2014: Die für den Simplon-Verkehr beschafften Mehrsystem-ETR 610 wurden von TI zu Inlandsleistungen wie etwa Rom – Venedig abgezogen und befahren die mit 25 kV-Wechselstrom elektrifizierte NBS Florenz – Bologna.



Am 8. Mai 2014 verließ in Savigliano der erste der 2012 nachbestellten acht „Pendolini due“, Typ ETR 610, als SBB-RABe 503 das Alstom-Herstellerwerk.

ferten 44 RABDe 500 (Intercity-Neigezüge ICN) stammen nicht aus der Entwicklungslinie der italienischen Pendolini, sondern fußen überwiegend auf dem Vorprojekt SIG-Swing. Die Neigetechnik der ICN funktioniert mit Kulissen-Rollen-Führung, elektrischen Stellantrieben und Stromabnehmer-Gegenverschiebung. Die Konstruktionen von Fiat-SIG spiegeln sich konzernintern im „Pendolino britannico“ wider, von dem zwischen 2002 und 2004 für die Westküsten-Hauptlinie, betrieben von der Bahngesellschaft Virgin Trains, 53 neun- und elfteilige Züge der Class 390 gebaut wurden. 2012 erfolgte zudem eine Nachlieferung von vier Zügen.

Alstom-Savigliano (Ex-Fiat Ferroviaria) wurde am 19. März 2004 von TI mit der Lieferung von zwölf Zweisystem-Pendolini (3 kV-Gleich- und 25 kV/50 Hz-Wechselstrom) der neuesten Generation (ETR 600) für den italienischen Binnenverkehr beauftragt. Die Cisalpino AG bestellte ihrerseits 14 ähnliche Dreisystemzüge ETR 610 („Cisalpino due“), mit 15 kV/16,7 Hz für die Schweiz und Deutschland. Die Verwendung gegenneigender, auf Dachschlitten hydraulisch querverschobener Stromabnehmer hob die frühere Begrenzung der Bügelanzahl auf, die bei den ETR 470 aus dem Platzbedarf für die Tragportale resultierte. Die ETR 610 tragen nun sechs Stromabnehmer, je zwei für FS, SBB und DB AG. Die mit 25 kV/50 Hz elektrifizierten italienischen Schnellfahrstrecken werden mit der 1450 Millimeter breiten SBB-Wippe befahren. Die eingebauten Sicherungs- und Signalsysteme sind ETCS, SCMT, RS4C, Signum,

Die jüngste Generation aus Savigliano fährt auch in China

ZUB 121 (GNT)/122 und LZB/PZB. Hinter den Bugklappen verbirgt sich eine ferngesteuert ausfahrbare Scharfenbergkupplung für die Doppeltraktion. In den beiden führenden Wagen an den Zugenden sind die innenliegenden Achsen über Gelenkwelle und Achsgetriebe angetrieben, wie bei allen früheren Pendolini und den 411/415/610. Die Wagen 1 bis 4 beziehungsweise 5 bis 7 bilden zwei (bis auf die Hochspannungsverbindung) unabhängige Traktionseinheiten. Die IGBT-Umrichter- und Antriebstechnik (5500 kW Leistung, 250 km/h Höchstgeschwindigkeit) entstammt dem Alstom-System Onix. Die Aktivneigung bis acht Grad setzt ab 45 km/h ein. Auf der ersten Achse des führenden Drehgestells sind neben Beschleunigungsmessern in neuer Konzeption zwei Gyroskope zur Erfassung der Verwindung und des Bogenradius montiert.

Mit der Aufteilung des Cisalpino-Fahrparks gingen die Züge 5, 6, 7, 9, 10, 13 und 14 an die SBB, die übrigen sieben an Trenitalia. Letztere hat ihre ETR 610 aus dem grenzüberschreitenden Einsatz abgezogen, sie nach Roma S.L. umstationiert, die SBB-/DB AG-Einrichtungen stillgelegt und sie zu „Frecciargento“ umgestylt. Ihr Einsatz erfolgt in einem fünftägigen Umlauf (Neapel –) Rom – Venedig (beziehungsweise – Verona). Die SBB haben 2012 bei Alstom acht Nachbauzüge als RABe 503 bestellt, der erste verließ Savigliano am 8. Mai 2014. Die RABe 503 erhielten bereits die Zulassung für die Schweiz und Italien (ohne Mailand – Bologna und nicht in Doppeltraktion) und gehen 2015 in Betrieb.

Alstom bietet das modulare Fahrzeugkonzept des „Neuen Pendolino“ ETR 600/610 auch als konventionellen Schnellfahrzug ohne Neigeeinrichtungen an. Solche Züge laufen als CRH-5 auf chinesischen Schnellfahrstrecken. Die ersten drei Exemplare wurden in Savigliano gefertigt, die weitere Produktion erfolgte zunehmend beim chinesischen Partner CNR. Insgesamt sind bislang 141 Züge in China im Dienst oder bestellt. Die polnische PKP-Intercity begann im Dezember 2014 mit ersten Planeinsätzen ihrer 20 ED 250. □

Helmut Petrovitsch/al

FOTOS (2): HELMUT PETROVITSCH/SLG. PETROVITSCH



Chinesischer CRH-5: Den modular aufgebauten „Neuen Pendolino“ gibt es auch als vollwertigen 250 km/h-Hochgeschwindigkeitszug ohne Neigetechnik.



Im Amtsdeutsch hießen sie Gleiskrafträder, doch das GKR 1 kennt man heute nur unter dem Namen Schienentrabi. Das ist aus technischer Sicht auch durchaus angebracht.

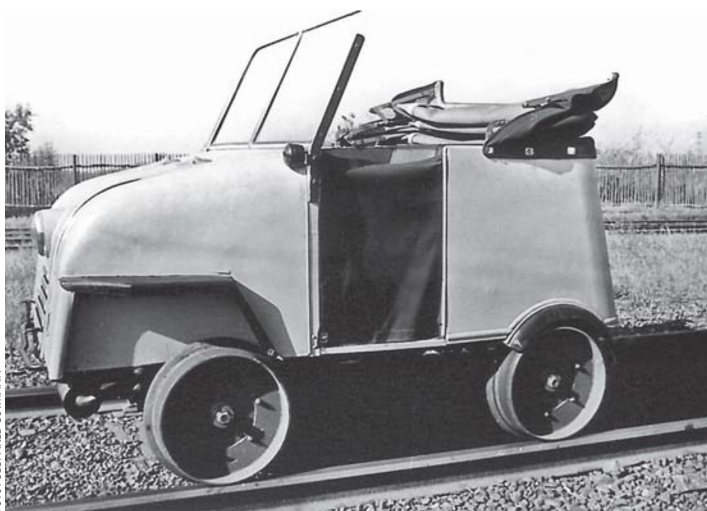
Mit 18 PS auf die Strecke

Viel ist nicht mehr übrig von den einst wohl 100 kleinen Gleisfahrzeugen der Reichbahn. Das betrifft sowohl Bilder, schriftliche Unterlagen und sonstige Vorbildinformationen als auch die Fahrzeuge selbst. Die Rede ist von den so genannten Schienentrabis.

In den 1950er-Jahren bestand bei der DR ein dringender Bedarf an Fahrzeugen für Oberbaukontrolleure, Bahnmeistereien und kleine Gleisbaustellen. So beauftragte man den VEB „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ mit der Entwicklung eines geeigneten Modells. Hersteller einer ersten Serie von vermutlich 50 Stück im Jahr 1960 war das Forschungs- und Entwicklungswerk des Verkehrswesens in Blankenburg (Harz). Dort wurden keine Karosserienummern vergeben, daher sind nähere Angaben Mangelware. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor, das unsynchronisierte Viergang-Getriebe und Teile der Kraftübertragung sowie der Elektrik wurden aus der laufenden Fertigung des Trabant P50, des rundlichen Vorläufers des späteren Trabant 601, übernommen. Schluss- und Falschfahrleuchte stammten aus dem Wartburg. Die genietete Karosserie


FOTO: THOMAS KRAUSS

Klein, aber doch unübersehbar: Parade der gelben Winzlinge auf der Muldenbrücke in Rochlitz anlässlich des Schienentrabi-Treffens am 26. Juni 2010.


FOTO: SLG. AXEL GUTMANN

Im Herbst 1959 wurde dieser Prototyp des GKR 1 in Blankenburg fotografiert. Auffällig ist die von der Serie abweichende Form der vorderen Kotflügel und der Räder. Türen scheint das Gefährt auch noch keine besessen zu haben.



FOTO: JOACHIM HEINDORF; SLG. VSE E.V.

Tannenbergsthal im Mai 1974: Der Schienentrabi sorgt für Amüsement und ungläubiges Staunen bei der Schülerschar. Damals waren die kleinen Gefährte schon eine Seltenheit.

aus Aluminium und der Leichtbaurahmen wichen jedoch dem Verwendungszweck entsprechend grundsätzlich vom Straßenfahrzeug ab. Die Eisenbahnräder entstanden in Schweißkonstruktion aus vier Teilen. Die angetriebenen Vorderräder besaßen, eine Seltenheit bei Schienenfahrzeugen, wie der Straßen-Trabi eine Einzelradaufhängung. Eine solche hatte auch der KLV 20 der DB auf Basis des VW-T 1, der „Schienenbulli".

Am Ende einer Fahrt ist Drehen angesagt

Anfangs besaßen die GKR 1 keine Wendeeinrichtung und mussten an Wegeübergängen von Hand ausgesetzt werden, bei einem Gewicht der Draisine von 635 Kilogramm bestimmt keine leichte Arbeit. Später wurden nach und nach mechanische und dann hydraulische Wendeeinrichtun-


FOTO: SLG. AXEL GUTMANN

Peter Megges konnte am 16. Juni 1974 ein GKR 1 mit Leicht-Anhänger in Aue fotografieren. Der Modellbahner dürfte im vermeintlich romantischen Umfeld einige Anregungen entdecken.



Die nur für den Einrichtungsverkehr ausgelegten Draisinen waren größtenteils mit einem sich auf den Schienenköpfen abstützenden hydraulischen Stempel als Wendeeinrichtung ausgestattet.

gen eingebaut. Der Hydraulikzylinder wurde mit zusätzlichen Verstrebungen im Rahmen eingebaut, die Einrichtung stützte sich auf den Schienenköpfen ab. So konnte der Schienentrabi auch von einem Mann gedreht werden.

Vom Straßen-Pendant unterscheidet sich die Schienenausführung auch in der Sitzplatzanordnung. Während der Kleinwagen zwei Sitzreihen zu je zwei Plätzen hatte, wurden in der rund 1,60 Meter breiten Draisine

Drei Mann haben Platz und der Fahrer sitzt links

drei Plätze in einer Reihe angeordnet. Die Pedale für Kupplung, Bremse und Gas sowie der Schalthebel waren so platziert, dass sie von dem auf der linken Fahrzeugseite sitzenden Fahrer bedient werden konnten.

Eine zweite Serie von wiederum 50 Stück fertigte das Weichenwerk Brandenburg zwischen 1962 und 1965. Die leichten Fahrzeuge hatten allerdings allesamt kein langes Leben auf den Schienen. Schon leichte Unfälle, die GKR 1 sollen gerne entgleist sein, führten wegen des Leichtbaus zu schweren Schäden und zur Abstellung. Noch brauchbare Teile fanden dann freudige Abnehmer und wanderten in die Straßenfahrzeuge. Möglicherweise als zweckentfremdete Ersatzteilspender könnten einige Bahnmeistereien ihr GKR noch längere Zeit aufbewahrt haben.

Mit den in großer Anzahl aufkommenden Schwerkleinwagen (SKL) des Typs „Schöneweide“ in den Jahren 1971 bis 1978 wanderten die Schienentrabis recht bald aufs Abstellgleis. Die neuen Rottenkraftwagen hatten Wendegetriebe, das lästige Drehen war damit überflüssig. Außerdem konnten die deutlich größeren Fahrzeuge immerhin fünf Tonnen Zuladung mitführen.

Heute sind noch neun Schienentrabis vorhanden, drei aus der Blankenburger und sechs aus der Brandenburger Serie. Alle werden museal eingesetzt. Drei Fahrzeuge sind im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg versammelt. Sie werden für die Schienentrabi-Fahrten auf der Muldentalbahn und auf der Brückenbergbahn eingesetzt (siehe unten). In den letzten Jahren fanden mehrere Schienentrabi-Treffen statt. Bei den gut besuchten Veranstaltungen waren auch Exemplare aus anderen Eisenbahnmuseen und privater Eigentümer zu bestaunen. □ *A. Bauer-Portner*



Vom Benzintank über den Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Luftkühlung und das Getriebe bis hin zu den handelsüblichen Teilen der Fahrzeugelektrik stammte am GKR 1 alles aus der Serienfertigung des DDR-Automobilbaus.

FOTOS (2): HORST WINKELMANN

AUCH 2015 MÖGLICH: FAHRTEN MIT DEM SCHIENENTRABI

Der „Verein sächsischer Eisenbahnfreunde e. V.“ (VSE) bietet Draisinenfahrten mit dem Schienentrabi an. Er organisiert Fahrten auf der landschaftlich besonders reizvollen Muldentalbahn zwischen Rochlitz und Göhren (unterhalb der imposanten Muldenbrücke). Recht bald, am 30. und 31. Mai, stehen die nächsten Fahrten an. Die weiteren 14 Termine bis Ende September und ausführliche Infos zur Strecke sind im Internet unter *www.Schienentrabi.de* zu finden. Auch auf der Brückenbergbahn in Zwickau, einer ehemaligen Kohlenbahn im Stadtgebiet, werden Trabifahrten mit Fahrzeugen des VSE durchgeführt, die nächsten am 25. und 26. Juni. Die Strecke mit einer Steigung von 2,8 Promille stellt erhöhte Anforderungen an die leichte Draisine und das Können des Fahrers. Infos zu den Terminen des „Fördervereins Brückenbergbahn e. V.“ für das Jahr 2015 und zur interessanten Strecke findet man unter *www.Brueckenbergbahn.de*.



Nur anlässlich besonderer Veranstaltungen treffen sich so viele Trabis wie am 26. Juni 2010 auf der Rochlitzer Drehscheibe.

FOTO: THOMAS KRAUSS

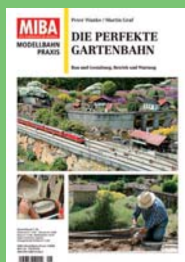
Profitipps für die Praxis



Welche Werkzeuge und Materialien eignen sich für welches Selbstbauvorhaben? Vor diesem bekannten Problem stehen viele Modellbahner auch heute noch. Der neueste MIBA-Praxis-Band zeigt daher erschöpfend, was in einer gut ausgestatteten Modellbahn-Werkstatt nicht fehlen darf, wie die unterschiedlichsten Werkstoffe bearbeitet werden und wie sich die angestrebten Ergebnisse verbessern lassen. Unterteilt ist das Heft in große Kapitel wie etwa: Schneiden, Sägen und Bohren • Richtig messen mit Lineal, Schieblehre, Zirkel und Winkel • Feilen und Schleifen • Drehen und Fräsen • Kleben und Löten. Selten hat ein Praxis-Ratgeber einen so hohen Nutzwert für den Leser gehabt!

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 15078448 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



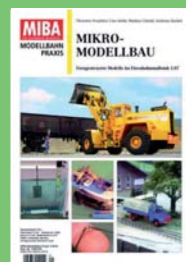
Best.-Nr. 150 87436



Best.-Nr. 150 87437



Best.-Nr. 150 87438



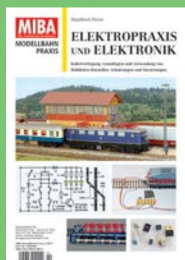
Best.-Nr. 150 87439



Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



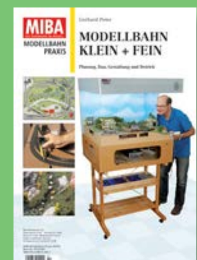
Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

www.hanseatische-eisenbahn.de

Unterwegs mit HANS

Nahverkehr in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern unter neuem Namen.

■ Die Kleinseenbahn zwischen Neustrelitz und Mirow, die Mecklenburgische Südbahn von Waren über Malchow nach Parchim und die Strecke von Neustadt (Dosse) nach Pritzwalk und weiter nach Meyenburg und Putlitz wird seit 2015 von der „HANSeatischen Eisenbahn GmbH“ (kurz: HANS) befahren. Die neue Bahngesellschaft ist Teil eines Unternehmensverbundes, zu dem auch die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) gehört, die sich bislang für den Schienenverkehr in der Region verantwortlich gezeigt hat. Die Ursprünge des Unternehmens liegen in der Prignitzer Eisenbahn, die einst mit Uerdinger Schienenbussen den totalen Verlust der Bahn in der Region verhindern konnte. Nun informiert die neue Internetseite über alle Neuigkeiten und Fahrplanänderungen sowie die Haustarife, die beim Fahrkartenerwerb Anwendung finden.

www.bienenstich.de

Sag „ja“ zur Praktica!

Eike Belgardt fotografiert auch im Jahr 2015 noch mit Praktica-B-Kameras.

■ Auch im Jahr 2015 entstehen noch 99,9 Prozent der Fotos von Eike Belgardt aus Willich mit Hilfe von Praktica-B-Kameras auf analogem 35-mm-Filmmaterial. Seinen Aufnahmen hat der Fotograf eine eigene Seite im Internet gewidmet, die regelmäßig ergänzt wird. Der Großteil der gezeigten Fotografien entstand in den Jahren zwischen 1996 und 1998. Die interessanten Aufnahmen sind durchweg von guter Qualität. Vielleicht trägt dazu auch bei, dass die Bilder nicht so überschärft sind, wie man das heute von Digitalfotos gewöhnt ist. Die Bilder der Seite stammen hauptsächlich aus der Region Niederrhein und rund um Aachen. Mittels Button lässt sich zwischen Englisch und Deutsch wählen.

www.faszination-dampf.de



Schnellzugdampflok 01 1104

Technik der Vergangenheit dient als Motivation für die Zukunft.

■ Seit mehreren Jahren teilt eine Reihe von Eisenbahnenthusiasten die gemeinsame Idee, eine Schnellzugdampflok der Baureihe 01.10 in Gestalt von 01 1104 originalgetreu und unverfälscht wieder in Betrieb zu nehmen. Nachdem dieses ehrgeizige Projekt in seinen Grundzügen durchdacht und die Maschine in ihren wesentlichen Komponenten befundet wurde, kam im Dezember 2010 der Zeitpunkt, dem Vorhaben mit der Gründung des Vereins „Faszination Dampf e.V.“ einen Rahmen zu geben. Die aktiven Mitglieder des Vereins widmen sich neben den Verwaltungs- und organisatorischen Aufgaben auch mit Freude den weiteren technischen Arbeiten an der Lokomotive. Über den aktuellen Stand des Projekts und die schwierige Finanzierung der Aufarbeitung informiert die Internetseite des Crailsheimer Vereins ausführlich. Die chronologische Entwicklung findet man unter der Rubrik Projekt/aktuelles.

www.abs38.de

Nutzen für die Region

Für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing geht die DB Netze ins Netz.

■ Fast 90-mal zum Mond und wieder zurück: So viele Pkw-Kilometer, rund 67 Millionen pro Jahr, werden durch den Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing eingespart. Diese und viele weitere Informationen zu dieser Strecke finden Internet-Benutzer nun auf einer neuen Internetseite von DB Netze. Auf einer Länge von knapp 150 Kilometern wird die Strecke elektrifiziert und in weiten Teilen zweigleisig ausgebaut. Interaktive Streckenpläne sind das Grundgerüst für weitere Informationen, die mit der Fortschreibung der Planung eingepflegt werden. So kann die Öffentlichkeit den jeweils aktuellen Planungsstand des Großprojekts nachvollziehen. Über ein Kontaktformular kann man direkt an die Fachplaner Fragen und Anliegen adressieren. Außerdem gibt es Infos zum Schall-, Erschütterungs- und Umweltschutz. Geplant sind auch interaktive Elemente wie Webcams von den Baustellen rund um den zweigleisigen Ausbau, der rund um den Bahnhof Mühldorf bereits in vollem Gange ist. Über die Startseite gelangen die Nutzer aber auch zu weiteren Themen, wie den Bau des dritten Gleises zwischen Freilassing und der deutsch-österreichischen Grenze. Auch die Einbettung der Strecke in den transeuropäischen Korridor (Rhein – Donau) wird hier beschrieben.

Mit dem MODELLEISENBAHNER unterwegs im Norden

Auf Exkursion


FOTO: JULIAN DÜLL


FOTO: MARKUS PEISKER

17. Mai 2015: Ganz oben: Die Angelner Museumsbahn

Auf zum Erlebnis Eisenbahn-Romantik in Schleswig-Holstein nach Kappeln an der Schlei! Dort an der idyllischen Ostsee liegen Lokschuppen und Bahnhof der Angelner Dampfeisenbahn. In Dampfschwaden gehüllt, wartet die glänzende Dampflok S 1916 vor dem Zug aus historischen Holzwaggons auf uns.

Treffpunkt(e): Wir treffen uns in Hamburg Hbf um 8.30 Uhr auf Gleis 7a an der ersten Tür in Fahrtrichtung des RE 21058. Zustieg ist in Elmshorn, Neumünster und weiteren Stationen möglich.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen, Reisebegleitung, Dampfzugfahrt und Blick hinter die Kulissen

Preise: Erwachsene 39,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre kostenfrei!

Wissenswertes: Wer im Vorfeld der Gruppenreise ein Schleswig-Holstein-Ticket nutzt, bekommt 8,– Euro Rabatt. Bitte bei der Anmeldung vermerken. Den Rabatt bekommen alle, die für die Fahrt in den NV-Zügen keine Fahrkarte benötigen. Die ausführlichen Reiseunterlagen werden wenige Tage vor der Fahrt per Post verschickt.

5. Juli 2015: Der Verdener Kleinbahnexpress

Die Verdener Eisenbahnfreunde bieten auf der 11,8 Kilometer langen Strecke der Verden-Walsroder Eisenbahn von Verden nach Stemmen Museumsfahrten an. Der Verein bemüht sich mit seiner Museumsbahn den Kleinbahncharakter vergangener Zeiten zu erhalten und für die Nachwelt zu konservieren.

Treffpunkt(e): Wir treffen uns in Magdeburg um 10 Uhr an der ersten Tür in Fahrtrichtung des HEX 80302 auf Gleis 5a. Zusätzliche Zustiegsbahnhöfe sind Halberstadt, Goslar, Hannover und weitere Haltepunkte entlang der Route.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen, Reisebegleitung, Fahrt mit der Kleinbahn und Blick hinter die Kulissen sowie eine kleine Überraschung vom Verlag.

Preise: Erwachsene 39,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre kostenfrei!

Wissenswertes: Wer ein eigenes Schönes-Wochenende-Ticket nutzt, bekommt 8,– Euro Rabatt auf den Reisepreis. Die ausführlichen Reiseunterlagen werden wenige Tage vor der Fahrt per Post verschickt.

19. Juli 2015: Zurück in die 1950er-Jahre

Die Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa nutzt die Strecke unter dem Motto „Eine Norddeutsche Nebenbahn gegen Ende der 50er-Jahre" und führt dort authentischen Bahnbetrieb durch.

Treffpunkt(e): Wir treffen uns in Gelsenkirchen um 6.45 Uhr auf Gleis 7 an der ersten Tür in Fahrtrichtung des RE 10205. Zugziel ist Münster Hbf. Zusätzliche Zustiegsbahnhöfe sind Dülmen, Münster, Osnabrück und weitere Haltepunkte entlang der Route.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen unter Nutzung des Schönes-Wochenende-Tickets, Reisebegleitung, Fahrt mit der Museumsbahn und Blick hinter die Kulissen.

Preise: Erwachsene 29,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre kostenfrei!

Wissenswertes: Wer für die Anreise zum Startbahnhof der Gruppenreise ein Schönes-Wochenende-Ticket nutzt, bekommt 8,– Euro Rabatt. Bitte bei der Anmeldung vermerken. Die ausführlichen Reiseunterlagen werden wenige Tage vor der Fahrt per Post verschickt.


FOTO: CARSTEN KATHMANN

Anmeldungen und Informationen unter Tel. (08141) 53481-245, per Post an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an: reise@modelleisenbahner.de

Der neue Hauptbahnhof in Chemnitz ermöglicht dem Stadt- und Regionalverkehr die gemeinsame Nutzung der Bahnhofshalle.

Eine vorbildliche Vernetzung der gesamten Region mit dem Zentrum der Großstadt ist das erklärte Ziel – auf Schienen, umsteigefrei und ohne lästige Wartezeiten. Die erste Stufe ist nach langen Baujahren inzwischen abgeschlossen: die Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn.

Chemnitzer Modell

Der Gebrauchswert der Bahnanlagen von Chemnitz war um 1990 erheblich eingeschränkt. Oberbaumängel und Lasteinschränkungen an Ingenieurbauwerken erlaubten nur noch Geschwindigkeiten von 30 km/h. Für mehrere mechanische und elektromechanische Stellwerke bestand Umbauverbot. Im Störungsfall führte dies zu einer Sperrung des Bahnhofs und von Zulaufstrecken. Daher wurden der längst überfällige Ausbau und die Modernisierung des Bahnknotens als Teil der Sachsenmagistrale 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Chemnitz Hbf verknüpft die Strecken nach Dresden, Werdau, Riesa und Leipzig. Hier beginnen die Züge nach Aue, Hainichen, Olbernhau, Cranzahl und Stollberg. Als die drittgrößte sächsische Stadt vom Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn abgekoppelt wurde, sank der Stern des Bahnhofs. Der letzte IC nach Nürnberg verkehr-



Längst Geschichte sind ICE im Bahnhof der drittgrößten sächsischen Stadt. 2006 wurde der Bahnhof vom Fernverkehr abgekoppelt.

te am 9. Dezember 2006. Der Interregio-Verkehr nach Berlin endete bereits am 24. Mai 2006. Übrig blieb der Nahverkehr von DB Regio, der Erzgebirgsbahn und der City-Bahn Chemnitz. Lediglich 11000 Reisende nutzen heute täglich den Bahnhof.

Nach mehreren Verschiebungen begann die DB AG im Herbst 2008 endlich, den Knoten Chemnitz zu einem modernen und leistungsfähigen Eisenbahnkreuz umzubauen; das Chemnitzer Modell wurde vorbereitet. So wird die Verknüpfung des regionalen Eisenbahnnetzes mit dem städtischen Straßenbahnnetz bezeichnet, wie sie bereits in Karlsruhe und Kassel Anwendung fand. Sie wird durch eine heute einheitliche Spurweite von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz ermöglicht. Eine Übergangsstelle funktioniert bereits erfolgreich und mit steigenden Fahrgastzahlen seit Ende 2002: Von der mit 750 Volt Gleichstrom elektrifizierten Modellstrecke Stollberg – Chemnitz fahren Niederflurgelenkwagen der City-Bahn bis in das städtische 600-Volt-Straßenbahnnetz.

Längst überfällig, begann 2008 endlich der Umbau

2009 waren zur Einrichtung von Baufeldern für den Umbau des Hauptbahnhofs Chemnitz mehrere Sperrungen eines Bahnhofsteils notwendig. Ende April erfolgte eine zweitägige Totalsperre zur Einrichtung des Baufelds 1 am Nordkopf und an der Ostseite zum Einbau neuer Weichen und Signale sowie zur Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik. Gleichzeitig ging der Block Hilbersdorf außer Betrieb. Ab Freitag, 17. Juli 2009, blieb der Hauptbahnhof für drei Tage erneut gesperrt, um schrittweise das zentrale Baufeld einzurichten. Dabei wurden die Gleise und Weichen vom bestehenden Netz getrennt und die Oberleitungsanlagen und Signale den veränderten Erfordernissen angepasst. Bis Jahresende erfolgte der Rückbau von Gleisen, darunter auch der Hallengleise der ehemaligen Bahnsteige 1 bis 5. Zudem begann der Abbruch der Güterabfertigung und des Verwaltungsgebäudes. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) startete am 7. November 2009 mit einem symbolischen Spatenstich die Gleisbauarbeiten vor dem Hauptbahnhof.

Am 15. Januar 2010 begann das größte Brückenbauvorhaben der Stadt Chemnitz:



Im Februar 1985 diente noch 50 3658 als Weichenheizlok im Chemnitzer Hauptbahnhof. Nur wenige Jahre später begannen erste Planungen zur Modernisierung des Bahnknotens.

Für rund 25 Millionen Euro war bis Ende 2013 die Straßenbrücke am Dresdner Platz durch einen Neubau zu ersetzen. Die 1906 errichtete Brücke, mit 112 Metern die längste in Chemnitz, sollte schon seit Jahren ausgetauscht werden. Als eine der meistbefahrenen Brücken der Stadt (25000 Autos pro Tag) war sie überfordert und seit längerem für Lkw ab 16 Tonnen Gewicht gesperrt. Für die Bahn stellte die niedrige Brücke eine Engstelle bei der Zufahrt der Züge aus Richtung Zwickau und Aue dar. Nach der Errichtung einer Behelfsbrücke konnte der erste Teil des alten Bauwerks abgebrochen werden. Für den Brückenneubau plante man die beiden gesamten Jahre 2012/2013 ein. Am Pfingstwochenende im Mai 2010 wurde bereits auf der Strecke nach Leipzig, zwischen Chemnitz und Burgstädt, die zweigleisige



Dass der Fernverkehr in Chemnitz wieder Einzug halten soll, hat die Bahn vollmundig versprochen. Vorgesehen sind Doppelstock-IC.

Trasse über das Bahrmühlenviadukt, welches die A4 quert, fertig gestellt. Ab Juni 2010 verlegte man im Hauptbahnhof die ersten neuen Gleise für die Strecke nach Leipzig. Zur späteren Öffnung der Bahn-



Die Loknummer und DB AG-Logos verraten die Nachwende-Zeit: Am 28. Mai 1994 gehörten stilreine Personenzüge aus Ex-DR-Garnituren noch zum Bahnalltag in Chemnitz.



15. Januar 2012: Die Gleise auf der Werdauer Seite sind bis auf ein neues Streckengleis komplett entfernt.



Zehn Jahre zuvor: Viele Gleise waren wegen ihres desolaten Zustands gesperrt.

steighalle und des Querbahnsteiggebäudes für den Durchgang der Züge aus Richtung Burgstädt, Mittweida und Hainichen ins Straßenbahnnetz wurden im Hauptbahnhof die Bahnsteige 3 und 4 entfernt sowie der Gepäck- und Posttunnel verfüllt. Eine neue Stützmauer zwischen den DBAG-Gleisen und künftigen Linien des Chemnitzer Modells ermöglichte den Bau des neuen Gleises 28 am Bahnsteig 5 für Züge in Richtung Leipzig. Die Züge des Chemnitzer Modells halten auf der anderen Seite der Stützmauer in Höhe der Bahnhofsstraße, 2,5 Meter unter Bahnsteigniveau.

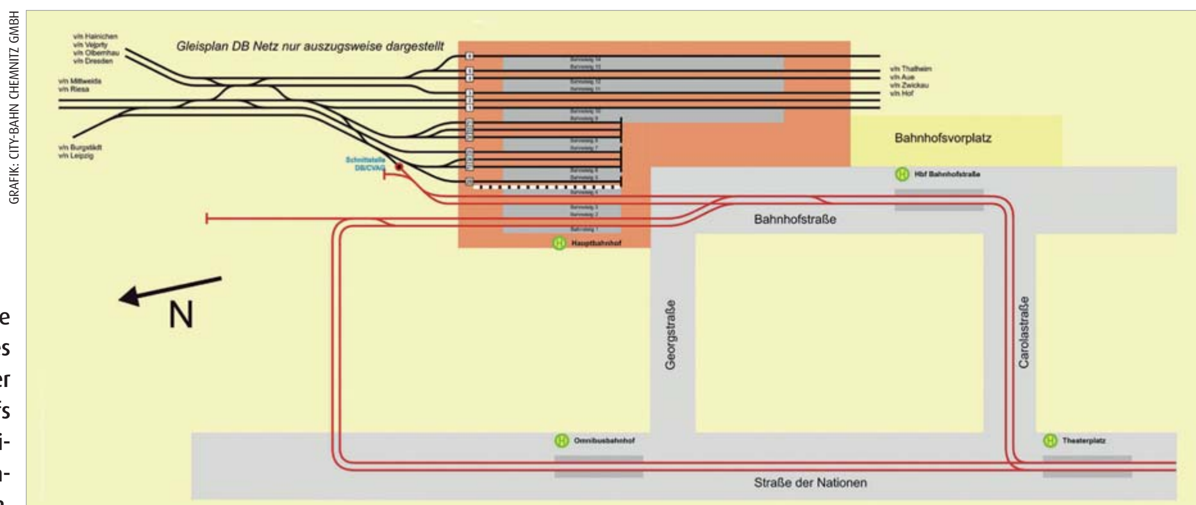
Anfang 2011 begann die Öffnung des Querbahnsteiggebäudes. Ab Mai wurden Kabel verlegt und neue Ks-Signale aufgestellt. Computer wurden vernetzt, damit Mitte August ein Probelauf absolviert werden konnte – Voraussetzung für die geplante Stilllegung der alten Stellwerke Ende Oktober. Außerdem entstanden in den folgenden Wochen vier neue Weichenheizwerke. Das alte, gasbetriebene, hatte ausgedient. Im Oktober waren 60 Prozent des Bahnhofsumbaus bewältigt. Die in der Halle auftretenden Höhenunterschiede werden durch neue Rolltreppen, Treppen und Lifte überwunden. Das Querbahnsteiggebäude wurde nun komplett entkernt und die Statik angepasst.

Nach einer anderthalbtägigen Vollsperrung schloss die Bahn am 31. Oktober 2011 den ersten Teil des Chemnitzer Hauptbahnhofs als ESTW-Außenstelle an das neue elektronische Stellwerk in Leipzig an. Zudem wurden nach rund dreijähriger Bauzeit zahlreiche neue Gleise, Weichen und Signale in Betrieb genommen.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Auch im Inneren der Halle wird mit Hochdruck gebaut. 2010 waren die Bahnsteige 3 und 4, an denen später Straßenbahnen halten sollen, bereits entfernt.



GRAFIK: CITY-BAHN CHEMNITZ GMBH

Die schematische Darstellung des neuen Chemnitzer Hauptbahnhofs verdeutlicht die Dimension der Umbaumaßnahmen.

Die Entkernung des gesamten Querbahnsteiggebäudes dauerte bis Ende Januar 2012. Nach der Teilinbetriebnahme der neuen Anlagen auf der Ostseite (Dresdner Seite) ab 1. November 2011 wurden die weiteren Bauarbeiten nun auf die Westseite (Werdauer Seite) des Hauptbahnhofs konzentriert. Anfang Januar war die Brücke über den Dresdner Platz abgerissen. Mit Ausnahme eines neuen Streckengleises zwischen Hauptbahnhof und Chemnitz Süd waren alle Gleise und Weichen zwischen Dresdner Platz und Bahnhofshalle einschließlich der ehemaligen Außenbahnsteige 15 und 16 zurückgebaut. Erdbaumaschinen bestimmten dort das Geschehen vor der Bahnhofshalle. Im Inneren konzentrierte der VMS die Bauarbeiten auf die neuen Straßenbahngleise. Am 15. Januar existierte der ehemalige Querbahnsteig noch in voller Länge. Straßenseitig war die Demontage der Außenfassade im Gange. Zwischen 20. und 23. Januar 2012 musste der Chemnitzer Hauptbahnhof insgesamt 56 Stunden erneut voll gesperrt werden, was am Abriss der Stellwerksgebäude lag: eines seltenen Vierreihen-Kraftstellwerks aus dem Jahr 1935 (Stellwerk 5) sowie der Stellwerke 2 bis 4 von 1906/07. Bis Sommer 2012 war der Wiederaufbau der Gleise und Signale auf der Westseite abgeschlossen. Mit Vollsperrungen zwischen Chemnitz Hbf und Chemnitz Süd, Chemnitz-Siegmar sowie Mittweida vom 25. bis 28. August 2012 wurden weitere neue Gleise und Signale an das ESTW angeschlossen. Den Höhepunkt des Jahres markierte am 13. Dezember 2012 die erste Einfahrt eines Straßenbahntriebwagens der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) von der Ostseite in den Hauptbahnhof.


FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Auch das alte Empfangsgebäude hatte eine Sanierung nötig. Ende April 2004 präsentierte es sich noch im alten Zustand.



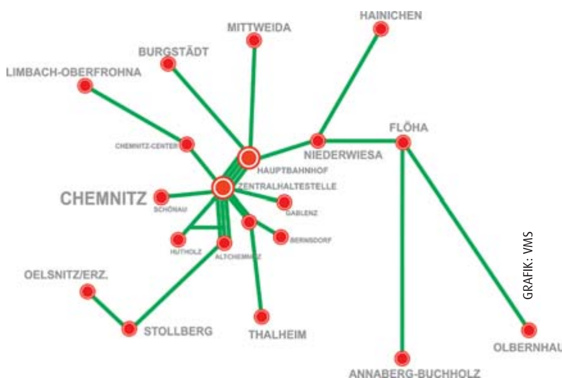
FOTO: DEUTSCHE BAHN AG/WOLFGANG KLEE

2011 erstrahlten die Fassaden des Bahnhofsportals in neuem Glanz. Deutsche Bahn und Verkehrsverbund Mittelsachsen empfangen ihre Fahrgäste gemeinsam, so wie der neue Bahnhof.

Auf den Testbetrieb folgte bald die Aufnahme der planmäßigen Fahrten in die Bahnhofshalle über die Ostzufahrt. Unter dem Jubel der Chemnitzer und ihrer Gäste gaben Staatsminister Sven Morlok, der Vorsitzende des Zweckverbands VMS, Landrat Dr. Christoph Scheurer, und die Oberbürgermeisterin Babara Ludwig am 15. Februar 2013 die Einfahrt für die Straßenbahn in den Hauptbahnhof frei. Die Durchfahrt durch das Querbahnsteiggebäude war hingegen noch Baustelle. Seit Mitte April 2013 wurden an der Außenseite Membrankissen-Fassadenelemente



Ein Fahrzeug der City-Bahn Chemnitz verlässt den umgebauten Hauptbahnhof in Richtung Stollberg. Oberhalb der Mauer befindet sich die Übergangsstelle zu den DB AG-Gleisen.



GRAFIK: VMS

Die langfristige Vision: Eine direkte Anbindung der gesamten Region Chemnitz an das Zentrum der 240 000-Einwohner-Stadt.

Der Eisenbahnverkehr in Chemnitz wird heute von Regionalbahn und Regionalexpress wie diesem 642 der Erzgebirgsbahn und einer Dostoeinheit nach Dresden bestimmt.



FOTO: DEUTSCHE BAHN AG/WOLFGANG KLEE

montiert. Mitte Mai begann auch die Montage der Innenfassade an der Hallenlängsseite. Die Treppe zwischen den Bahnsteigen 4 und 5 war bis Ende Mai 2013 fertig und begehbar. Es folgte der Einbau des Fahrstuhls. Der 18. Juli 2013 brachte den Lückenschluss von 400 Metern Straßenbahngleis zwischen der Durchfahrt Bahnhofshalle und der Bahnhofsstraße. Die Montage der Fahrleitung über den neuen Gleisen 1 bis 4 in der Halle wurde im November 2013 ausgeführt. Bis Ende des Jahres waren auch die baulichen Voraussetzungen für die Durchfahrt von der Halle in die Bahnhofsstraße geschaffen. Am 20. Dezember fand auch die offizielle Übergabe der neuen Straßenbrücke statt.

Zeitnah zum zehnten Jubiläum des VMS am 1. Juni 2014 fand die erste Etappe des Chemnitzer Modells ihren Abschluss, denn seit dem 16. Juni verkehren die Bahnen der CVAG und der City-Bahn planmäßig durch den Chemnitzer Hauptbahnhof. Die CVAG-Straßenbahnlinien 4 und 6 und die Linie 522 der City-Bahn halten seitdem sowohl im Hauptbahnhof als auch auf dem Bahnhofsvorplatz.

Nach knapp sechs Jahren Bauzeit beendete auch die DB AG den Umbau des Bahnknotens Chemnitz. Zu diesem Zweck wurde der Hauptbahnhof am 10. und 11. August 2014 letztmalig komplett gesperrt. Das letzte große Projekt auf der Sachsen-Franken-Magistrale fand damit endlich seinen Abschluss.

Voraussichtlich Ende 2015 sollen dann neue Hybridfahrzeuge des Typs City-Link, die mit 600/750 Volt Gleichstrom und Dieselantrieb fahren und in Spanien gebaut werden, in Betrieb gehen. Das Chemnitzer Modell soll mit dem Ausbau der Strecken nach Thalheim, Niederwiesa und Limbach-Oberfrohna sowie einer Erweiterung von Stollberg nach Oelsnitz in den nächsten Jahren stufenweise erweitert werden. ☐ *Rainer Heinrich/oh*

FOTOS (9): RAINER HEINRICH



Die Öffnung des Querbahnsteigs zur Bahnhofsstraße ermöglicht den bis zu 80 km/h schnellen Überlandbahnen die Einfahrt in die Halle.

MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebnis-welt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.modellbau-chocholaty.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
Tel.: 0371/5362537
fahrbereit vorbereitet

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia, VT 185 BR 106	74,00 €	BR 64, 75	79,50 €
BR 01, 03, 41	129,00 €	BR 86, 95	89,50 €
BR 38, BR 130	93,00 €	BR 110, BN 150	64,00 €
BR 52 (Kond.), 118, 120	69,50 €	SVT 137 (Motor mittig)	58,00 €
BR 55	132,00 €	BR 57 (Roco)	105,00 €
BR 56	99,50 €	BR 58 (Roco), BR 94	74,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (03726) 6489 · www.hobby-eck.net

Roco Fahrpult Artikel-Nr. 960A gegen Gebot zu verkaufen. Tel.: 02151/599489, mobil 01577/2688002.

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www.led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modell-Auto-Vitrine H0 zu verkaufen, Größe 175x125x14,5, Schreinerarbeit, € 150,–. Tel.: 02151/599489, Krefeld. Mobil 01577/2688002.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0351) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.lok-doc-wevering.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

www.vgbahn.de

Philips Elektronik Experimentierkasten EE2007 mit Bildröhre neuwertig + komplett erhalten € 450,–. Andreas Schulte, Haldener Str. 41, 58095 Hagen.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Gartenbahnrestbestände: Roll. Material, Zubehör, Gleismaterial, div. Hersteller. Tel.: 030/97864166.

www.spur-0.de

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

LGB Art. 30330 Ballenberg-Personenwagen 3. Klasse, unbespielt, € 150,– VB. Molter Franz, Albert-Lortzing-Str. 16. Tel.: 09281/92364.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

sb-modellbau.com Faulhaber Motore

www.modelltom.com

Roco: Ludmilla 63689 110,–; NOHAB 62857 Strabac 100,–; BR 111 63641 90,–; 43201 SBB C 5/6 90,–. TX 22683 BR 1018 115,–; TX 22767 Italien 100,–; Flm. 4383 BR 151 Cargo (digital) 100,–. Tel.: 0171/4518671, E-Mail: alex.haas02@web.de.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.carocar.com

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Vorbestellpreise für Neuheiten Spur N:

Arnold HN4114 Set Schlafwg. DR Mitropa	119,00 €	Fleischm. 722006 V 60 Stahlwerk, Blinklicht	119,00 €
Arnold HN4119 Set NVA-Führungszug DDR	119,00 €	Fleischm. 722012 BR 106 DR Prüfstromabnehmer	119,00 €
Arnold HN4159 Set Modernisierungswg. DR	99,00 €	Fleischm. 722013 BR 105 DR	109,00 €
Arnold HN4161 Set Modernisierungswg. DR	99,00 €	Trix 12111 BR 110 DB AG AW Dessau	95,00 €
Arnold HN4206 Set Modernisierungswg. DR Schürze	99,00 €	Trix 12363 LINT 41/H HLB Sound	269,00 €
Arnold HN4207 Set Modernisierungswg. DR Schürze	99,00 €	Trix 15882 Doppelstockzug DR 4-teilig	139,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Jetzt in kaltweiß
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Schaltbare Lichtleiste LL-PIC kaltweiß für Selectrix® und DCC

- Lichtleiste mit integriertem Decoder zur Beleuchtung von Personenwagen mit 11 super hellen kaltweißen LEDs
- Schaltung von Wagenschlussleuchten, ein Entkuppler sowie zwei weitere Zusatzausgänge
- Flackerfrei durch externen Kondensator
- Einstellbare Helligkeit (Dimmfunktion)
- Teilbar und verkürzbar

Preise LL-PIC-KW	mit Kondensator 1000 µF für Spur TT/H0	mit Kondensator 150 µF für Spur N	ohne Kondensator
Einzelstück	19,30€	19,80€	18,50€
5er Set	94,00€	96,50€	90,00€
10er Set	183,00€	188,00€	175,00€
20er Set	356,00€	366,00€	340,00€

Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

TILLIG-Clubhändler
25 Jahre Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

www.mbs-dd.com

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.jbmodellbahnservice.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe H0 Robel Gleiskraftwagen 54.22, digital DC, Sound, fabrikneu, nicht gefahren, Preis € 150,–. kl.rafflenbeul@t-online.de.

www.moba-tech.de

BR 60, BR 61 Lima/Rivarossi neu – Motor – Kompletteinbau m. Schwungmasse je € 99,–. Steffen Meier Modellbau, Kopernikusstr. 15, 06449 Aschersleben. Tel./Fax: 03473/814610.

www.koelner-modell-manufaktur.de

Verk. Liliput Regierungszug III Reich, 7 Wag., 2 Lok., BR 17 von Flm., OK, neu, zus. € 360,–. Doppelstockzug, 4 Wagen, Sachsenmodell, Hofbräu € 110,– OK. BR 06 von Brawa, neu, OK € 260,–. BR 64 + 86 von Gützold je € 75,– neu OK. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahn-pietsch.com

www.kieskemper-shop.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.d-i-e-t-z.de

Sammlungsauflösung, Vitrinenmodelle Spur H0, H0n3, 0, 0n3, 1. US, Europ. Modelle, Raritäten & Crowns. Tenshodo, Toby, Fujiama United, Fulgurex, Lemaco, Pein, Fine Arts. Literatur. Liste anfordern. 0171/2107126.

www.modelleisenbahn.com

www.modellbahn-keppler.de

Auflösung einer großen Samml. Militärfahrzeuge für AC und DC – Loks u. Wagen – alle in Handarbeit hergestellt, Fotos vorhanden. Anfragen an info@safe-gmbh.de oder 02641/28466.

www.werner-und-dutine.de

www.Trainstore24.com

www.modellbahnritzer.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Liliput 133926, 133927 dig. Kiss zus. € 350,–; Flm. 448001, 448203 ICE BR 407 dig. zus. € 350,–; LS 16045 BR 101 € 150,–; Acme 55113 4-tlg. blau Einzian € 150,–; Viessm. 26110 Robel € 150,–, alles OVP. Tel.: 030/4772293.

Märklin 37021 € 250,–; 37915 € 160,–; 37885 € 200,–; 39103 € 150,–; 39160 € 150,–; 37116 € 200,–; 37650 € 110,–; 39190 € 130,–; 33221 € 125,–; 37900 € 120,–; 39121 € 200,–; 37312 € 130,–; 37670 € 350,–; 42724 € 90,–; 42992 € 80,–; 42269 150,–; 46753 € 50,–; 46234 € 60,–; 41573 70,–; Personenwagen DB, DR, ÖBB, SBB, Belgien usw. auf Anfrage. Tel.: 0171/4518671 oder E-Mail: alex.haas02@web.de.

www.dampfzug24.de

Gönnen Sie sich was! Verk. Micro-Metak. H/T/Z-Loks, TI Torf-Maximilianszug m. Poelnitz. Mä.-Replikas: Kalesche, Karussell, Fw/Postauto, Lkw, Tankwg., Puppenwg., Küche. Interesse? Tel.: 07621/91441 (ab 17 Uhr).

www.baehnlewerkstatt.de

www.puerner.de

Zu verkaufen: Roco Lokomotiven und Wagen sowie Zubehör von Roco, Brawa, LDT und Viessmann. Liste erhältlich bei Hausmann-Alpen@t-online.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin H0, neu: 36335 196,–; 37040 369,–; 37071 109,–; 37074 158,–; 37095 148,–; 37104 296,–; 37102 169,–; 37257 139,–; 37292 181,–; 37324 229,–; 37470 148,–; 37349 285,–; 37563 309,–; 37589 369,–; 37750 165,–; 37659 160,–; 37581 170,–; 37805 259,–; 37844 159,–; 37848 198,–; 37938 398,–; 37922 379,–; 37925 309,–; 37554 379,–; 39682 169,–; 39023 339,–; 39190 139,–; 39008 349,–; 39232 229,–; 39104 198,–; 39682 179,–; 39355 139,–; 39830 159,–; 39140 179,–; 39051 309,–; 39804 282,–; 39185 175,–; 26730 279,–; 26577 229,–; 26551 249,–; 26600 498,–; über 1000 Loks + Wagen. Tel.: 0170/4823030, Fax: 08191/9476315.

www.Trainstore24.com

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

www.Modellbahnen-Berlin.de

Märklin 37084 BR 10 grau/blau mit Sound + Präsentationssockel, neuwertig erhalten in Originalverpackung € 300,–. Andreas Schulte, Haldener Str. 41, 58095 Hagen.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Flm. DB 54389 € 110; DR BR 53320 € 105; DB BR 24074 € 100; DB BR 50058 Kab. Tend. € 120; DB BR 552781 € 110; DB BR 01220 € 150; DB 120103-7 € 100; DB BR 218306-9 € 65. Ro. DB 110290-4 € 65; DB BR 218 235-0 € 65; DR BR elT 1130 3-tlg. 02351/14827.

Biete: Märklin 3304 Tenderlok BR 80 DB BN 80 030 Typ 1 Achsfolge C, 46118, 46119 Schneepflüge DB grün + schwarz OVP u. sehr gut erhalten, zusammen VB € 140,–. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

H0-Grossanlage zu verkaufen. 250 m². Steuerung MpC Gahler & Ringstmeier. Kann in 6 autarke Teile aufgeteilt werden. Beispiel: Bahnbetriebswerk 2 x 5 m. 25-ständiger Lokschuppen, Drehscheibe mit Schrittmotorsteuerung, Waggon-Reparaturhalle, Behandlungsanlagen u.v.m. Gebäude mehrheitlich POLA. Anlagen-Konzept: Normalspurteil mit Gotthard-Südrampe, RhB mit Teilstrecke Chur-Arosa und Bahnhof Realp mit DFB. Grosser Rangier- und Abstellbahnhof, 4 Schattenbahnhöfe. 7 Gleisbildstellwerke, 3 Computer. Als öffentliche Modellbahnanlage sehr gut geeignet bei entsprechendem Platzangebot. Standort der Anlage: CH-9214 Kradolf, von Konstanz 15 km. Weitere Auskunft über Tel. 0041/792195350 oder E-Mail: roma noc@bluewin.ch.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verk. ADE-Wag. Ep. 3a: 2x3302 ABC4üm je € 80; 2x3301 C4ümg je € 90; 3311 CLümg € 70; 3311 blau Touropa € 95; 3384 AB4ymg € 95; 2x3382 BC4ymg je € 110; 3381 C4ymg € 120; 3308 grün CR4ymg € 100. Horst Knust, Paul-Löbe-Str. 14, 67071 Ludwigshafen.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.1000Loks.de

www.spiel-hobby-Hank.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. in TT BR 35, BR 56, BR 119, kaum gel., sowie 5 Schnellzugw., Doppelstockeinheit zweit. DR. Alle TT, Bügelk. u. Metallrads., neu, Pr. n. Vereinb. Tel.: 0174/6459357.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.jordan-modellbau.de

Verkaufe Dampflok-Bw Epoche 1/2 mit 12-ständigem Lokschuppen, Drehscheibe voll funktionsfähig, sämtliche Behandlungsanlagen, Verwaltungsgebäude, Eisenbahnwohnhäuser, auf stabilem Holzrahmen zum Festpreis von € 300,–. Standort Plattling Ndb. Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81079 München. Tel.: 089/987128.

www.Trainstore24.com

Ihre Dampflok wird salonfähig! Wetten, dass dann auch Ihre Frau an den Modellen Freude hat, wenn die Bahnmodelle, egal welcher Spur in einer seit 1974 bewährten Vitrine sicher und staubfrei aufgestellt sind. Was nützt Ihnen eine schöne Sammlung, wenn die im Karton und der Schublade ist? Genau so wenig wie das neue Kleid Ihrer Frau, das nur im Schrank hängt. Fordern Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das Prospekt (Postkarte genügt) an. Kann ja auch sein, Sie bekommen zum Geburtstag von Ihrer Frau eine Vitrine. Sie würden nicht der erste sein der das Glück hat.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Der Maß Stab Heft 1/1982–6/1999 als Bücher gebunden, 8 Stck. pro Buch € 10,–; Heft 1–6/2000–2007, Heft 1–5/2014, 6/2013, 4/1987 je € 2,50 + Porto. Schmidt, Tel.: 02331/21726.

750 Hefte Der Modelleisenbahner, ab Heft 1/1952 lückenlos, Preis nach VB, nur Selbstabholung möglich. Modellb. Schule Heft 3 bis Heft 31, Preis nach VB, nur Selbstabholung möglich. Die DR vor 25 Jahren, ab 1965 bis 1988, Preis nach VB. Sammelwerk Das war die DR, 5 Bände, € 100,–. Tel.: 030/5336096.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Modell Eisen Bahner | MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL | Eisenbahn JOURNAL | VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 8/2015: 05.06.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Modellbahn-Katalog-Archiv der letzten 50 Jahre mit Herstellern aus der ganzen Welt inkl. Europa, USA, Japan, Brasilien, in ca. 40 Leitz-Ordnern, geschlossen abzugeben. Selbstabholung erforderlich. Preis VS. Tel.: 05656/634.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Bahn-Journale, EJ, EK, NBM, MEB, MIBA, Bahn & Modell, Trix-Magaz., Faller Magazine, Der N-Bahner, v. EJ, div. Sonderhefte. EJ, Sammelw. v. Obermayer-Doppelausg. 15/16, Strecken-Lokom. & Rangier- & Kleindiesel-Loks. MIBA Report = Heft 15/17/18/19, Fahrleitungen, Signale, Altenbeken, v. EJ-Betriebw. Anlagenbau, für Einsteiger, Mit Dampf auf den Brocken usw. Kataloge, versch. EJ teilw. im Ordner, ca. 200 Hefte. Bitte Liste anfordern bei Manfred Brandt, Griesstr. 18, 20535 Hamburg. Tel.: 040/2004941.

www.bahnundbuch.de

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Reliefbild BR 01, Größe 64 x 39,5 cm, in den Farben Silber/Kupfer, zu sehen unter www.dsd-uhlig.de.

GESUCHE
Dies + Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Suche dringend mechanisches Kupplungssystem Spur G Nr. 64540 und Toilettenhäuschen Nr. 330903 Pola, auch gebraucht. F. Geppert, Obere Hauptstr. 71, 09243 Niederfrohna. Tel.: 03722/95325.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig Modelleisen-bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel. 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

MEB-Zeitschriften gesucht. 1. eisenbahn modell + vorbild Zeitschrift (Schweizer Ausgabe EK) 1985–1990. 2. Loki (Schweiz) 2000–2010. Angebote an J. Drescher, Tel.: 0049/3722/409823.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter www.vgbahn.de oder anfordern unter Tel.: 08141/53481-152.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Preiser Nr. 21049 (Decals Circus Krone) in OVP, gerne auch mehrere. Angebot bitte an: Volker Wiechert, Holzheimer Str. 48, 35428 Langgöns. Tel./Fax: 06403/76190. Danke.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche H0 Schneepflug „Meiningen" von Spieth und EDK 80 blau DR. Peter Schlüter, Dorfstr. 32, 16818 Netzeband. Fax: 033924/70257.

Suche Flm. 4829 KPEV. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche: Micro-Metakit Reihe 108.02 K.K.St.B., Art.-Nr. 00702H sowie Reihe 306.02 K.K.St.B., Art.-Nr. 02701H Kaiser-Lok, zahle Neupreis von Roco Reihe 109 Art.-Nr. 72110 oder 72111. M. Schniebs, Tel.: 06181/690354.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche: Born Bausätze + Modelle Ep. I/II. Lemaco Ec 3/4, A 2/4, Westmodel ABm 2/5 (RVT) FZm 1/2 (ST). Alles, auch defekt od. nicht kompl. Tel. mobil 0041/797211788, E-Mail: gotthard@vtxfree.ch.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB, komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche für Spur Z: Autos, Häuser u.ä., Leuchten, Schienen, Weichen. Dr. Jörg Dittmann, Leunastr. 9, 06258 Schkopau. Tel.: 03461/731121.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche in TT: Roco 142 001-7, 142 003-3; Tillig 118 060-3, 219 064-3. Tel.: 0172/8635047.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Für Steuerung Viessmann „Switch Com": Magnet- u. Dauerstrom- u. Rückmelde-Decoder. ralfknur@arcor.de.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Wer ist noch Abonnent von Sammelwerk „Deutsche Bahnbetriebswerke" aus dem GeraMond-Verlag? Bitte um Kontaktaufnahme per E-Mail: Schlappenleger@web.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Karwendel-Außerfern-Zugspitzbahn alles von Grainau aus! Ferienhaus, 2 Zi., Kü., Bad, Terrasse m. Bergblick, 2 Pers. € 60/Tag (GrainauCard), 2 Min. zu Bus-Zugspitzbahn. 08821/74987.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Ferien mit der Konus-Gästerkarte = kostenlose Fahrt in ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-Dreiseen- u. Schwarzwaldbahn. Ab 31,– €/Tag, NR, TV, Internet, großer Garten, Tiere erlaubt, 0771/61307, swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de. Ganz in der Nähe der Wutachschlucht mit der Sauschwänzlebahn. Viele Ausflugsmöglichkeiten, Wander- u. Fahrradtourenvorschläge.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
31.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13, 10–14 Uhr. **14.06.:** 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn, 10–14 Uhr. **Verkaufsmesse + Ausstellung** 31.10. + 01.11. jeweils von 10–17 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.bv-messen.de

20.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.star-maerkte-team.de

09.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in LEMGO - LIPPERLANDHALLE. Infos: www.spielzeugbörsen.com.

Altenwüstow ist überall – diesen Eindruck möchte der Erbauer Alexander Bergner dem Betrachter des neuen MEB-Epoche-VI-Fotodioramas vermitteln.

Der Lauf der Zeit ...



Wie es sich der ein oder andere Leser sicher schon gedacht hat, wird man einen Ort namens Altenwüstow vergeblich auf der Landkarte suchen. Der auf diesem Diorama im Maßstab 1:87 dargestellte verfallene Bahnhof, welcher längst zum Haltepunkt degradiert wurde, soll exemplarisch für das Erscheinungsbild vieler moderner Bahnstationen stehen, nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern. Immerhin galt es, für moderne Fahrzeuge ein passendes Umfeld zu schaffen, damit die ein oder andere Modellneuheit in Zukunft absolut stilsicher präsentiert werden kann.

Möchte der Modellbahner sich dem Reiz der Ruinen widmen, braucht es aber einiges an Geduld und Ausdauer. Schließlich erfordert ein verfallenes Gebäude mit deutlichen Altersspuren samt neuem Haltepunkt mehr Aufwand als ein nur leicht in die Jahre gekommenes Bahnhofsensemble früherer Epochen. Am Anfang der Bastelarbeit steht daher auch das Empfangsgebäude (EG).

Ein passender Bausatz als Basis für die Bahnhofsruine war schnell gefunden. Auhagen führt unter der Bezeichnung „Bahnhof Brunnenthal“ (Art.-Nr. 11433) einen ansprechenden Backsteinbau nach mecklenburgischem Vorbild. Ich hoffe, dass sich kein MEB-Leser ob dieser Wahl vor den Kopf gestoßen fühlt. Es ist kein Geheimnis, dass derartige Ruinen dort mittlerweile verbreitet sind.

Am Grundaufbau des EG wurde wenig geändert, da die Aufteilung in Hauptbau mit Seitenflügel und angebautem Güterboden den meisten Vorbildern der Region entspricht. Nur auf die Montage des Naturstein-Sockels wird verzichtet, da dieser dem Höhenausgleich bei einer Verwendung von Bettungsgleisen geschuldet ist. Dies stellt kein Problem dar, denn die Bodenplatte kann dank gleicher Maße auch unmittelbar mit den eigentlichen Außenmauern verklebt werden. Auch der Güter-



So sehen die Mauern des Empfangsgebäudes nach dem Auftragen der ersten Farbschicht aus, die den verwitterten Mörtel imitiert.



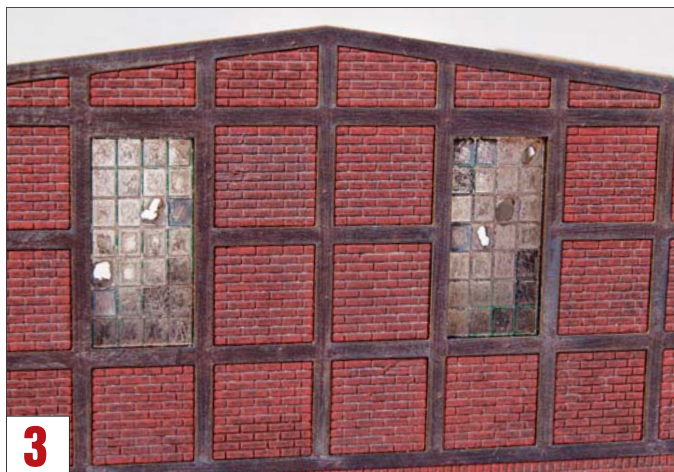
Im Granier-Verfahren erfolgt die eigentliche, ziegelrote Farbgebung. Die drei Gebäudeteile sind nur zur Probe zusammengefügt.

Was der Fotograf hier nur will? Moderner Nahverkehr in Form eines Triebwagens am neuen Hochbahnsteig aus Beton ist schließlich längst Alltag.

schuppen wird samt Laderampen um sechs Klinkerreihen gekürzt, um eine realistische Höhe in Kombination mit dem EG zu erreichen. Dazu fährt man vor dem Zusammenbau der Wandteile ein paarmal mit dem Cuttermesser an den Mauerfugen entlang und bricht die überflüssigen Backsteinreihen anschließend ab. Es ergibt sich eine sehr saubere neue Unterkante, die kaum nachgeschliffen werden muss.

Viel Bastelarbeit geht dem Reiz der Ruinen voraus

Nun werden die Mauerteile zu drei Rohbau-Abschnitten gemäß der Gebäude-Architektur zusammengefügt. Nach dem Abbinden des Klebstoffes ist es nicht verkehrt, durch mechanisches Bearbeiten der Mauern für ein wenig mehr Altersspuren zu sorgen. So kann man einige Ziegel mit einem kleinen Schraubendreher herausstemmen, Fugen mit dem Cutter erweitern oder einige Bereiche mit der Draht-



Mauern und Fachwerk des Güterschuppens werden separat gealtert. Die Fenster weisen teils zerbrochene Scheiben auf.



Mit Schere, Messer und Feilen arbeitet man Schadstellen in das Dach. Die große Lücke wurde mit angebrochenen Dachsparren versehen.



Ein halb geöffnetes Hallentor ermöglicht den Blick auf den Schuttberg im Inneren. Gut erkennbar ist das Muster der Mauerfugen.



Sobald der Klebstoff getrocknet ist, kann man einzelne Abschnitte der Fensterglasfolie mit dem Cutter heraustrennen.



Im Schuppen wird unter dem eingefallenen Dach ein Berg aus Schutt und Unkraut drapiert. Verdünnter Weißleim fixiert den Haufen.



So sieht die Fassade des Empfangsgebäudes nach dem Einsetzen der teils kaputten Fenster aus.

bürste aufreiben. Bereits in diesem Zustand erfolgt die Farbgebung samt Alterung der Grundmauern. Man streicht alle Wände zuerst einmal mit einer schwach deckenden schwarzbraunen Mischung matter Acrylfarben ein. Nass-In-Nass wird das Mauerwerk dann mit hell- bis dunkelgrauer Farbe überlasiert, um später ein etwas abwechslungsreicheres Fugenbild zu erhalten. Sollten die Backsteine nach dem Trocknen dieser ersten Farbschicht nun wie verwitterter Kalksandstein aussehen, ist dies nicht weiter schlimm. Der Trick ist, das typische Terrakotta-Rot alter Ziegel nun im Granier-Verfahren aufzutragen, wofür man eine nicht zu grelle rotbraune Acrylfarbe mit einigen Pulverfarben in Rosttönen vermengt. Die fertige Mischung sollte in etwa die Konsistenz von Ölfarbe haben und optisch bewusst fleckig und inhomogen bleiben. Mit einem gut drei Zentimeter breiten Flachpinsel nimmt man die Farbe nun durch leichtes Tupfen in die Masse auf, streift den Pinsel ein- bis zweimal auf einem Holzbrettchen ab und fährt dann in überkreuzenden Bewegungen über die Mauersteine. Auch der Druck auf den Pinsel wird leicht variiert. Diese Technik führt dazu, dass die Ziegel ihren typischen Farbton bekommen, ohne dass die unterschiedlich verwitterten Mauerfugen wieder von Farbe verdeckt werden.

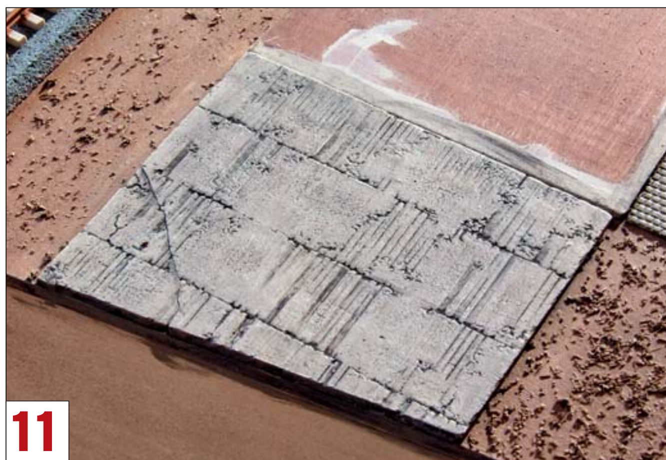
Marode Mauern erfordern kreative Lösungen

Im Bereich der Daches und um die Fenster herum sollte die Ziegelfarbe etwas dunkler sein, um dort eine stärkere Verschmutzung vorzutäuschen. Vorsprünge, Fensterbögen und Gesimse kann man demgegenüber noch mit etwas ins Orange tendierender, hellerer Farbe granieren, was die Plastizität erhöht. Zu guter Letzt überzieht man alles noch einmal mit stark verdünnter schwarzer Mattfarbe, um die Kontraste der verschiedenen Farbschichten abzumildern.

Jetzt ist es an der Zeit, die Fenster für ihren Einbau vorzubereiten. Zuerst werden einige Fenstersprossen durch Biegen und Ziehen mit einer Pinzette abgeknickt oder ganz aus dem Rahmen herausgebrochen. Anschließend werden die Fensterrahmen mit dünnflüssiger Schmutzfarbe lasiert. Mit stumpfen Grau- und Beigetönen setzt man dann mittels Borstenpinsel Akzente auf den Sprossen, die verwittertes, einst weiß lackiertes Holz gut nachahmen. Die Türen werden mit entsprechend gewählten Farbtönen ebenso behandelt. Dann werden alle Fenster und Türen aus den Spritzlingen getrennt und mit sehr wenig Kunststoffkleber, den man zudem nur am Rahmen aufträgt, auf die mitgelieferte Fensterfolie geklebt. Ist der Klebstoff trocken, kann man beschädigte Fenstersprossen nachbilden, indem man mit einem Cuttermesser feine Schnitte setzt. Die gebrochenen Scheiben wer-



Aus passend zurechtgeschnittener Pappe wurden Innenwände erstellt. Diese verhindern den Blick durch den Bahnhofsbau hindurch.



Die Betonfläche neben dem Empfangsgebäude entstand aus einem Spörle-Gipsabguss, der passend zugeschnitten und eingefärbt wurde.

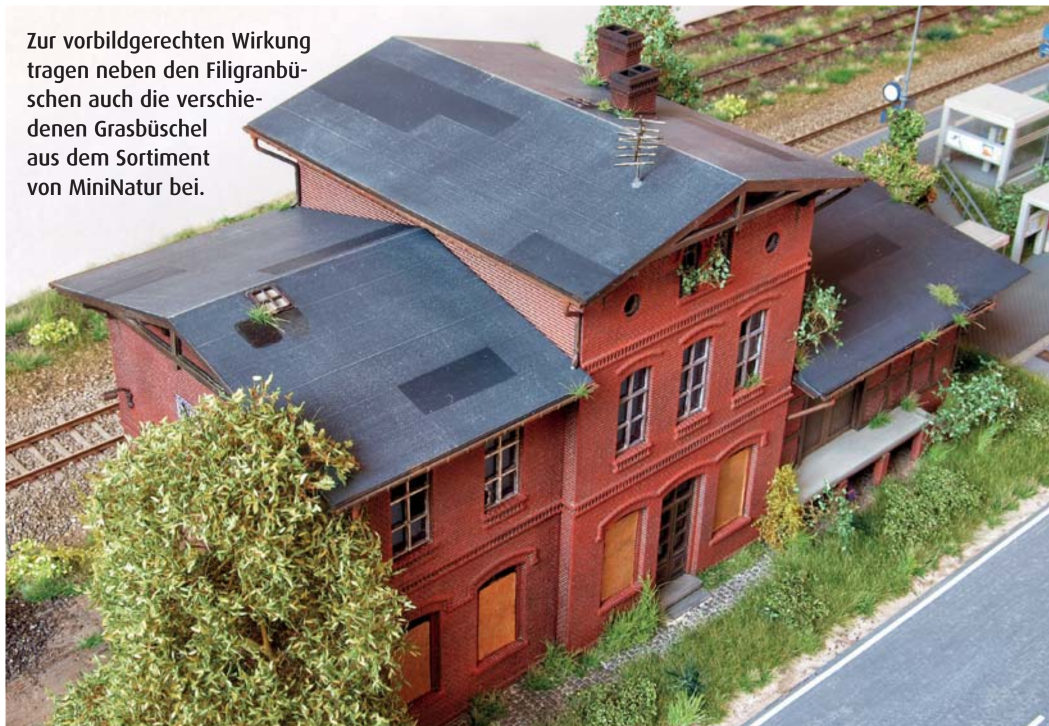


Nach dem Altern des Daches werden einige neue Teerpappenbahnen aufgemalt. Wichtig ist das saubere Abkleben dieser Abschnitte.

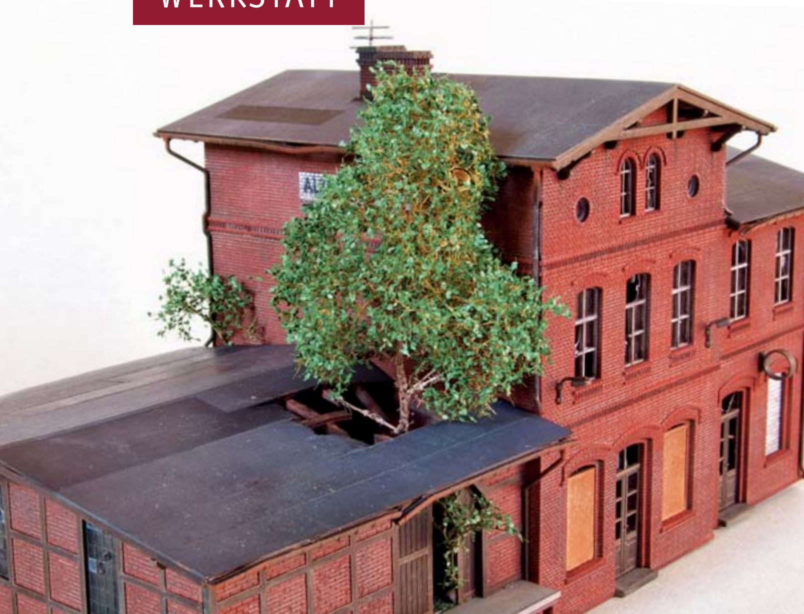
den dann mit einer Pinzette vorsichtig von hinten abgerissen. Mit ein wenig Übung gelingen bald überzeugende Bruchstellen. Für Sprünge und Kratzer im Glas kommt ebenfalls der Cutter oder eine feine Nadel zum Einsatz. Die Fenster für den Güterschuppen erhalten mittels Handbohrer und Nadelfeilen ebenfalls einige Schadstellen und ein marode wirkendes Finish durch Eintrüben mit mattem, verschmutztem Klarlack. Anschließend können die Fenster und Türen final eingeklebt werden.

Die Behandlung der Dächer geschieht auf unterschiedliche Weise: Während das EG selbst nur ein stark verwittertes Dach in gebrochenen Grautönen mit einigen Ausbesserungsflicken erhält, muss das Schuppendach eine deutlich einschneidendere Prozedur über sich ergehen lassen. Anhand von Vorbildfotos betreffender Gebäude werden auch größere Beschädigungen, wie ein bereits eingestürzter Bereich, in das Dach eingebracht. Hierfür gibt es kein Patentrezept. Der Modellbauer kann dabei, wie übrigens beim gesamten Vorgehen des „Ruinierens“, gemäß seinen eigenen Vorstellungen vorgehen.

Bevor man die fertig bearbeiteten und eingefärbten Dächer aufklebt und die drei noch getrennten Gebäudeteile zusammenfügt, sollten auch Innenwände und Zwischendecken aus passend zugeschnittenem Karton in das EG eingebaut werden. Diese Maßnahme verhindert den Eindruck eines im Inneren gänzlich leeren und damit unglaubhaft wirkenden Gebäudes, durch welches man ungehindert hindurchblicken kann. Sämtliche Teile, die

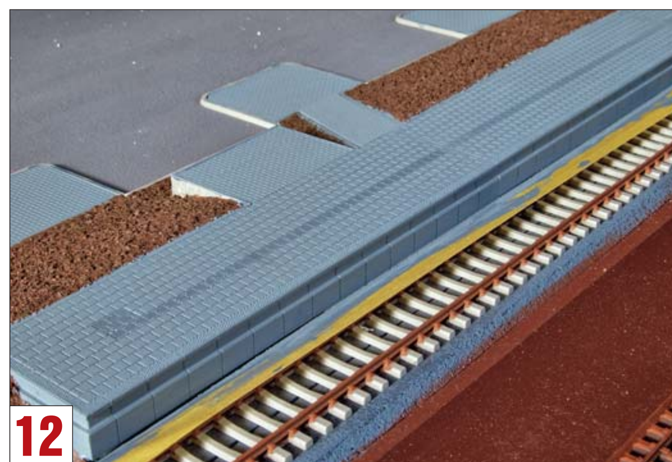


Zur vorbildgerechten Wirkung tragen neben den Filigranbüschen auch die verschiedenen Grasbüschel aus dem Sortiment von MiniNatur bei.



WERKSTATT-FOTOS: ALEXANDER BERGNER

In diesem Zustand ist das EG auf das bereits mit Grasfasern versehene Diorama gesetzt worden. Der Bewuchs wurde später ergänzt.



An den modernen Betonbahnsteigen von Vampisol lassen sich die Revell-Acrylfarben ohne Probleme auch mit dem Pinsel auftragen.

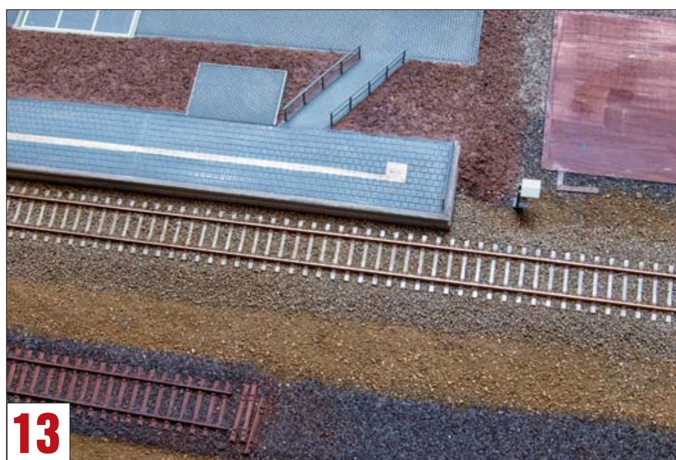
Holz darstellen sollen, werden gemäß der im MEB 1/2015 („Wetter-Bretter", Seite 60) erläuterten Methode noch direkt am Spritzling gealtert. Das Fachwerk des Schuppens wird vor der Endmontage vorsichtig in dessen Mauern eingepasst. Die Sparren montiert man schließlich zusammen mit dem Dach.

Die Fenster im Untergeschoss, die zuvor nicht bearbeitet wurden, verschwinden unter einem Vandalismus-Schutz aus Spanplatten. Diese entstehen aus passend zugeschnittener, ockerbraun eingefärbter Pappe und werden von außen aufgeklebt. Ein Fenster des EG wurde schon in früherer Zeit mit weißen Kalksandsteinen verschlossen. Für die Nachahmung bildet eine als Klinkerimitation etwas zu groß geratene, weiß gefärbte H0-Ziegelplatte von Vollmer die ideale Basis. Ein passendes Stück klebt man einfach hinter die Fensteröffnung.

Nun sollten noch einige Details wie die Uhr, deren Zeit längst abgelaufen ist, oder die teilweise schon abgebrochenen und

FOTOS (2): ANDREAS BAUER-PORTNER

Mit einem Schotterzug zur weiteren Streckenmodernisierung wummert 230 077 von RTS am alten Bahnhof von Altenwüstow vorbei: Epoche VI pur.


13

Überzeugendes Resultat: Das Diorama wurde vor dem Begrünen mit einer stark verdünnten Schmutzfarbe eingestrichen.



14

Graustufen bestimmen den Charakter von Betonbauten. Die Straßen wurden mit Heki-Straßenfarbe und Busch-Anreibebögen gestaltet.

mit vielen rostigen Stellen versehenen Dachrinnen angebracht werden. Setzt man noch einen kleinen Seeschaum-Baum, welcher durch das Schuppendach wächst, ist der Eindruck einer Bahnhofsruine perfekt.

Das Diorama selbst entsteht auf einer Fläche von 90 x 50 Zentimetern in klassischer Manier, daher werden an dieser Stelle nur die epochenspezifischen Eigenheiten der Gestaltung näher beschrieben. Die Gehwege entstehen aus Verbundpflasterplatten von Auhagen. Ansprechende Beton-Hochbahnsteige der für die DB AG so typischen Ausführung gibt es aus Spezialgips von Vampisol. Man muss sie allerdings komplett selbst einfärben, was entgegen der Anleitung auch mit dem Pinsel hervorragend funktioniert. Wichtig ist lediglich ein sauberes Abkleben einzelner Farb-Abschnitte mit gutem Maskierband. Bei den Farbtönen der Bahnsteige und Wege sollte

Epoche VI im Modell heißt Mut zur Tristesse

man am besten den nächsten Bahnhof, welcher gerade modernisiert wird, aufsuchen, und sich dort einen eigenen Eindruck verschaffen. H0-Gleise mit Betonschwellen der Bauart B 70 hat Roco im Programm. Auch hier gilt, dass man die Schienen und Kleineisen beim Einfärben gut abkleben sollte. Die stillgelegten Trassen auf dem Diorama sind komplett rostig bemalte Stahlschwellen-Flexgleise aus dem Tillig-Elite-Programm. Nach dem Einschottern und dem Gestalten aller Bodenund Pflasterbeläge kann eine Vegetationsschicht aus frühherbstlichen, 4,5 mm hohen Grasfasern von „MiniNatur" erfolgen, bevor die Gebäude aufgeklebt werden.

Zu guter Letzt erhält das EG noch einiges an Wildpflanzen, während die Grünflächen am neuen Haltepunkt mit Ziergehölzen bepflanzt werden. Jetzt steht der Ankunft des nächsten Triebwagens nichts mehr im Weg. □ *Alexander Bergner/al*



Lust auf Garten-

Es muss nicht unbedingt immer eine Lok sein. Ein Schienentrabi im Modell ist wegen seines putzigen Aussehens ein echter Hingucker. So dachte auch Horst Winkelmann, nachdem er an einer Draisinenfahrt mit einem solchen Bahnmeisterfahrzeug teilgenommen hatte.

Ostalgie mit Zweitakt-Parfüm konnte ich bei einer Tour mit dem Schienentrabi erleben (siehe Seite 30). Ein Modellnachbau für die Gartenbahn war danach beschlossene Sache. Zunächst war ich der Meinung, für die Baugröße IIm einen Spurweitenkompromiss eingehen zu müssen, denn die Fahrt fand auf Normalspur-Gleisen statt. Für mich war das kein Problem und die Freude am fertigen Modell hat die Bedenken vergessen lassen. Nun stellte sich heraus, dass auch auf dem Meterspurnetz im Harz zumindest einer dieser Gleiskraftwagen im Einsatz war.

Beim Bau des Schienentrabis kam mir zugute, dass ich bereits Erfahrungen mit der Eigenkonstruktion eines betriebstauglichen Antriebes für ein anderes Schienenauto gesammelt hatte. Da war es naheliegend, die durch kultivierte Fahreigenschaften überzeugende Antriebslösung von damals auch beim Trabant auf Schienen anzuwenden. Wieder wurde ein Glockenankermotor (Faulhaber 2034) mit Vorsatzgetriebe verwendet. Die Kraftübertragung erfolgt durch ein nachgeordnetes Stirnradgetriebe auf die Hinterachse.

Mit komplettem Eigenbau kommt man ans Ziel

Bei der Unterbringung des leistungsfähigen Motors musste ich auf die Karosserieform Rücksicht nehmen, denn der Platz ist knapp bemessen, wenn man für die Cabriofahrt die Sicht auf den Innenraum frei halten möchte. Der Glockenankermotor wurde im Heck hinter der Sitzrücken-

Überzeugende Fahreigenschaften zeigte der Eigenbau des Schienentrabis für die Gartenbahn. Da lag der Bau einer passenden Anhängelast nahe – Freiluftvergnügen in Baugröße G.

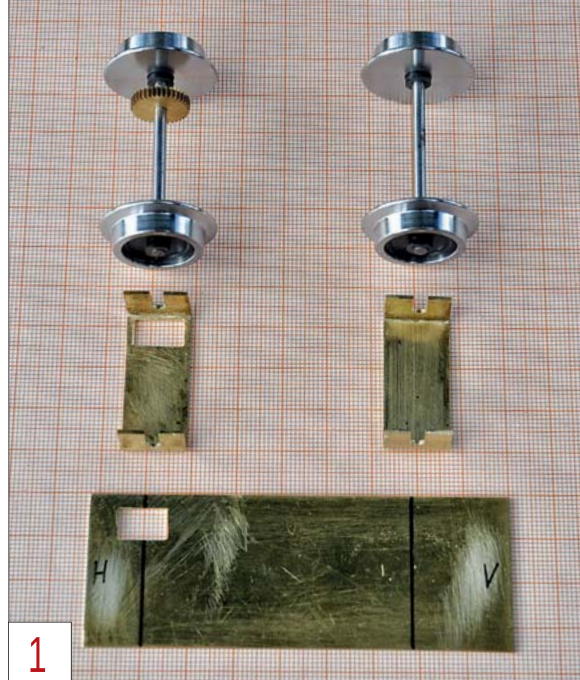
Luft

lehne über der angetriebenen Hinterachse platziert. Nebeneffekt dieser Anordnung ist, dass die Antriebsräder durch das Motorgewicht belastet werden. Neben der Laufgüte von Motor und Getriebe ist viel Ballast eine gute Voraussetzung für eine ausreichende Stromabnahme und stotterfreie Fahrt über die Freilandgleise. Meine Bedenken, dass das 80 Millimeter lange Kunststoffherzstück meiner LGB-R 5-Weichen bei dem kurzen Radstand des Vehikels (58 Millimeter) zum Hindernis wird, waren unbegründet. Durch die verwendeten Metall-Feldbahnräder (LGB-Nr. 67343) mit ihren relativ hohen Spurkränzen, die mit 20 Millimetern Raddurchmesser gut zum Vorbild passen, erfolgt über die in die Herzstück-Schienenrillen eingelegten Metallstreifen eine sichere Stromaufnahme. Räder mit niedrigen Radkränzen würden dem Schienenzwerg besser stehen, aber mir war die Gewährleistung der Stromabnahme wichtiger. Eine ausreichende Belastung der Antriebsachse ermöglichte zudem einen Betrieb mit leichten Anhängern, wie er zum Teil auch beim Vorbild praktiziert wurde.

Der Fahrschemel des Trabis wurde aus einem Stück Messingblech (1 mm stark, 34 mm breit, 92 mm lang) angefertigt. An dieser Platte habe ich von unten Bügel mit Bohrungen von drei Millimetern Durchmesser für die Achslager aufgelötet. Die Verwendung von Silberstahlachsen für die LGB-Räder in Kombination mit Messingmaterial versprach gute Lagerbedingungen und damit einen leichten Lauf der Achsen. Auf der Oberseite des Fahrschemels befestigte ich mit M 2-Gewindeschrauben den speziell aus Messing- und Kupferblech angefertigten Motorhalter samt Lagerbock des Zwischenzahnrades.

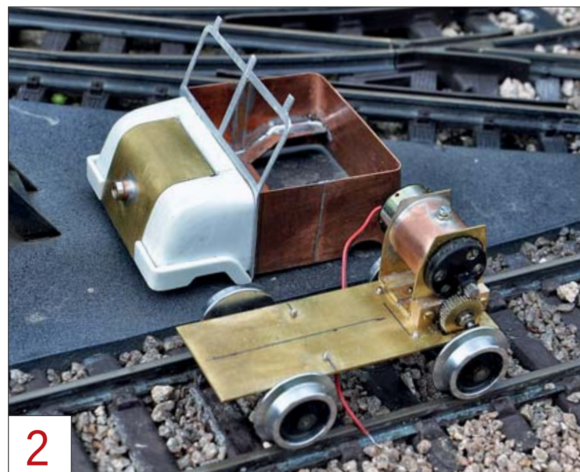
Mischbauweise aus Metall und Polystyrol

Die Kotflügel des Motorvorbaus wurden aus Polystyrol-Vollmaterial mit der Feile in Form gebracht. So konnte ich am besten die Modellierung der komplizierten Kotflügelform vornehmen. Da mir Material mit 18 Millimetern Dicke nicht zur Verfügung stand, habe ich mehrere dünnere Lagen bis zum benötigten Maß mit flüssigem Plastikkleber zusammengefügt. Das Karosseriemittel- und -hinterteil einschließlich Boden, was man im modernen Automobilbau als Fahrgastzelle bezeichnen würde, habe ich aus weichem Kupferblech (1 mm) vom Klempner gebaut. Das Material lässt sich durch Biegen leicht in Form bringen, wenn man als Lehre für die Rundungen zum Beispiel einen Holzklotz mit gerundeter Kante benutzt. Zudem sorgen die weich zusammengelöteten Einzelbleche für weiteren Ballast auf der Antriebsachse. Den Motorvorbau aus Polystyrol und die kupferne Fahrgastzelle habe ich verschraubt, wobei zwischen beiden Teilen ein aus Aluminiumblech (1 mm) angefertigter Rahmen für die Windschutzscheiben eingefügt wurde. Dieses Teil reicht bis zum Karosserieboden und imitiert dem Vorbild entsprechend gleichzeitig die Armaturentafel sowie den Übergangsbereich zwischen Kotflügel und Wagentür.



1

Der Fahrschemel des Modell-Trabis sowie die Achshalterbügel wurden aus ein Millimeter starkem Messingblech angefertigt.



2

Im noch unlackierten Zustand wurde das Eigenbaumodell einer ausgiebigen Fahrerprobung auf der Freilandanlage unterzogen.



3

Anhand der unterschiedlichen Farben lässt sich der Materialmix aus Polystyrol, Messing, Kupfer und Aluminium gut erkennen.



Vor der Decklackierung wurden die Bauteile mit hellgrauem Nitro-Haftgrund versehen.

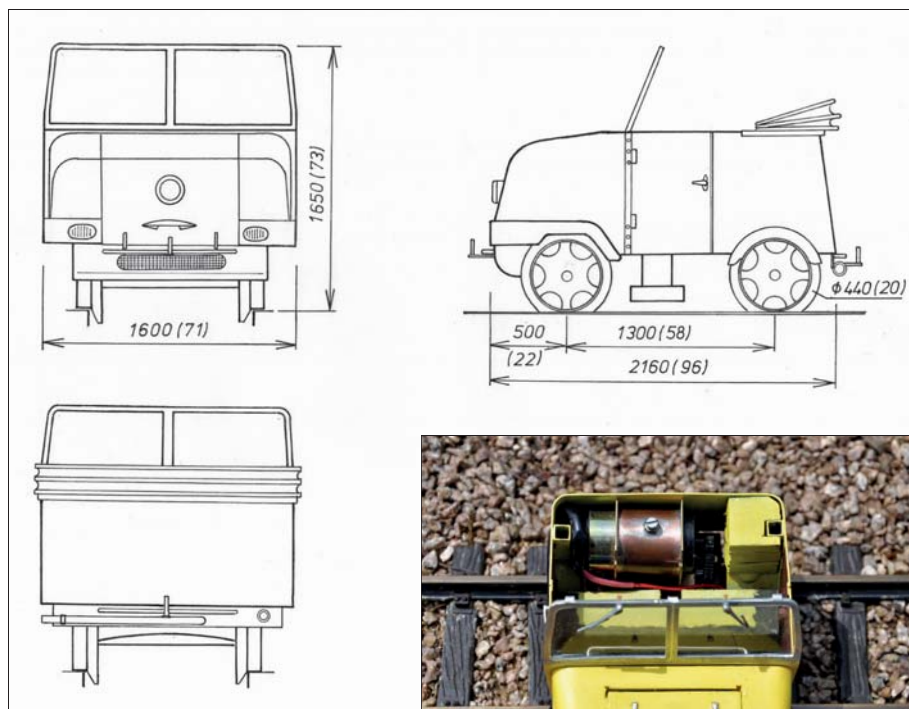
Die Sitzreihe ist durch ein abgewinkeltes Blechteil nachgebildet, welches gleichzeitig als Motorabdeckung fungiert. Attrappen des zusammengefalteten Verdecks und der dreigeteilten Rückenlehne aus Polystyrol komplettieren die Detaillierung. Die Sitzflächen wurden mit verzinktem Eisenblech beklebt, so werden die Insassen über Magnete auch bei schneller Kurvenfahrt in Position gehalten. Die Hohlräume unterhalb der Sitzfläche sowie in den hinteren Ecken der Karosse wurden für die zusätzliche Beschwerung des Modells genutzt. Mit 520 Gramm Gesamtgewicht ist der Schienentrabi sicher auf den Freilandgleisen unterwegs.

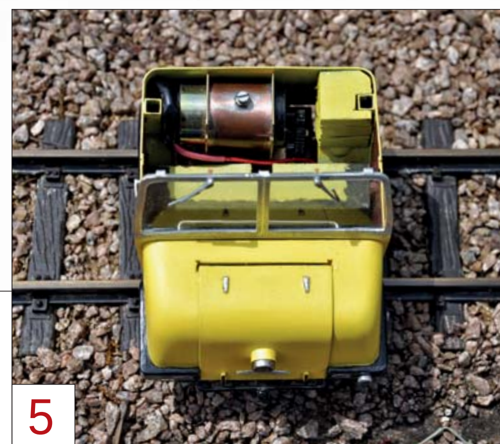
Magnete halten die Reisenden auf dem Sitz

Die Stromabnahme bei den LGB-Rädern erfolgt über Federbronzeschleifer auf der Rückseite der Spurkränze. Die Stromabnehmer wurden an einer Platine aus kupferkaschiertem Leiterplattenmaterial in der erforderlichen Position angelötet. Diese Platine dient auch der Kabelverbindung zur LED-Beleuchtung sowie zum Schalter für das stromlose Abstellen des Fahrzeugs.

Nachdem der Schienentrabi im unlackierten Zustand seine Probefahrten sehr gut absolviert und ich ihn nochmals prüfenden Blicken unterzogen hatte, packte mich der Bastlerehrgeiz: Ich verbesserte das Aussehen der Draisinenräder. Mit den LGB-Scheibenrädern, denen die typischen halbrunden Durchbrüche fehlten, konnte ich mich nicht anfreunden. Angesichts der massiven Messing-Radscheiben kam für mich eine mechanische Ausarbeitung der kleinen Durchbrüche mit Bohrer und Schlüsselfeile aber nicht in Frage. Das wäre bei sechs Durchbrüchen je Radscheibe in eine echte Strafarbeit ausgeartet. Also musste eine Ersatzlösung her, die dem Betrachter die Bauart des Draisinenrades vortäuscht. Nach einiger Tüftelei habe ich aus Polystyrol (1 mm) eine Art Radzierdeckel für die Radscheibe und aus Messingrohr Ringe für den Laufkranz angefertigt.

Den Abschluss des Modellbaus bildete die Lackierung. Bei der Karosserie-Farbe entschied ich mich für Revell-Email-Color Nr. 12, welche im Airbrush-Verfahren aufgetragen wurde. Dieser Farbton entspricht nach meinem Farbempfinden dem RAL-1018 Zinkgelb. □ *Horst Winkelmann*





Aus den Skizzen gehen die Hauptmaße des Schienentrabis für die Spur G hervor. Der Antrieb ist durch die abnehmbaren Teile für Rücksitz und Verdeck gut zugänglich.



Nahezu echt wirken die Draisinenräder, die mit einer Art Radzierdeckel versehen wurden.

AUS DER IDEENKISTE

Bohlenübergang aus Rührstäbchen

Eine nützliche Zweitverwendung von Rührstäbchen aus diversen Schnellrestaurants: Ich habe die Stäbchen abgelängt, eingefärbt und als Holz-Bohlenübergang zwischen den Bahnsteigen auf die Schwellen geklebt. Wichtig ist nur, dass man genügend Platz für den (unmaßstäblichen) Spurkranz lässt. Bei kleineren Spurweiten kann man alternativ zum Beispiel auch die Holzschachteln verwenden, in denen Datteln verpackt sind. Solche Basteleien sind fast ohne Geld umsetzbar. Das Hobby Modellbahn muss nicht immer teuer sein. *Ingo Schedifka*

AC/DC-Umrüstung mit einfachsten Mitteln

Unkonventionelle Isolierung von Achsen

Auf einem viel besuchten Flohmarkt habe ich äußerst günstig zwei Märklin-Waggons erstanden. Passend dazu dachte ich, dass in der häuslichen Grabbelkiste noch isolierte Radsätze für den Gleichstrombetrieb sind. Wider Erwarten war die Suche jedoch nicht erfolgreich, weil Märklin in seine Modelle 10,3-Millimeter-Räder einbaute, die eingelagerten Radsätze meiner H0-Modellbahnwelt jedoch einen Durchmesser von 11 bis 11,4 Millimetern haben. Passende Radsätze beim Fachhändler meines Vertrauens bestellen? Das hätte die Kosten für die Wagen mehr als verdoppelt. Auf die Schnelle geht es auch einfacher. Ich benutzte eine Minitrennscheibe und ein Wattestäbchen. Wattestäbchen? Das sind (meist) Plastikröhrchen mit 1,8 Millimetern Innendurchmesser. Die entgrateten Achsstummel lassen sich mit sanfter Gewalt hineindrücken. Wichtig ist, dass sich die beiden Achsteile nicht berühren, damit es keinen Kurzschluss beim Zweileiter-Gleichstrom-Betrieb gibt. *Rolf Bergmann*



FOTO: ROLF BERGMANN

Anhand der Aufnahme kann man gut den Ablauf der Umbauarbeiten nachvollziehen.

Recycling-Vitrine

Staubdichte Verpackung von Ferrero

Die Plastikverpackungen von Ferrero-Rocher-Kugeln eignen sich sehr gut zur staubgeschützten Aufbewahrung kürzerer H0-Fahrzeuge. Durch die Anordnung in einem Rahmen können die durchsichtigen Kästen zu einer Vitrine zusammengesetzt werden. Beispielsweise lassen sich bei Innenmaßen von 43 x 72 x 8 Zentimetern sechs Reihen und fünf Spalten realisieren, wie man auf dem Foto mit Märklin-Modellen gut sehen kann. Bei diesen Maßen wird auf die Verpackungen ein leichter Druck ausgeübt, so dass sie auch ohne weitere Befestigungen stabil gelagert sind. Dennoch ist es leicht möglich, Verpackungen aus dem Verbund zu lösen, um Zugriff auf den Inhalt zu bekommen. Der Bau einer solchen Vitrine ist außerdem ein guter Grund zum Naschen. *Steffen Goebbels*



FOTO: STEFFEN GOEBBELS

Eine sehr preiswerte Präsentationsmöglichkeit ergibt sich bei Verwendung der kleinen Rocher-Verpackungen aus Kunststoff.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Nach der Reko-03.10 der DR liefert Roco nun auch die Bundesbahn-Variante der leichten Dreizylinder-Schnellzuglok mit Neubaukessel aus.

Erinnerung an Brilon Wald

Bei Brilon Wald, dem Knotenbahnhof an der Strecke Hagen – Warburg (– Kassel) denke ich, und wohl manch anderer Eisenbahnfreund, an die Baureihe 03.10. Die Strecke war eines der letzten Einsatzgebiete einer Dampflokgattung mit tragisch kurzem Leben. In den Jahren 1957 bis 1959 wurden 25 Maschinen der Baureihe 03.10 mit Neubaukesseln ausgerüstet und modernisiert. Grund war insbesondere der nicht alterungsbeständige Kesselbaustahl St 47 K. Doch der Umbau glückte nicht gänzlich, die Loks neigten zum Wasserreißen, in der Folge setzten sich die Heißdampfregler zu. Einen Schnellzug mit nicht mehr zu schließendem Regler am Bahnsteig nur mit der Bremse zu halten, führt nicht zu Begeisterung beim Personal. Auch ein Regler, der sich nicht mehr richtig öffnen lässt, erschwert die Zugförderung erheblich. Die Loks mit neuen, im Grunde leistungsfähigen und sparsamen Kesseln waren dementsprechend unbeliebt. Sie wurden ab 1958 im Bw Hagen-Eckesey zusammengezogen. Als die dortigen Einsatzgebiete wegen fortschreitender Elektrifizierung rasch schrumpften, wollte keine andere Dienststelle die 03.10 übernehmen. Innerhalb des Jahres 1966, nach teils nur sieben Einsatzjahren, wurden alle Neubaukessel-Maschinen abgestellt.

Die von Roco zum Vorbild gewählte 03 1021 nimmt eine Sonderstellung ein. Sie wurde als Letzte der Baureihe erst am 17. Dezember 1959 mit dem neuen Kessel abgenommen, zuvor hatte sie übergangsweise einen 03-Kessel erhalten. Zudem bekam die Lok als einzige nachträglich einen Nassdampfregler. Im September 1966 wurde sie z-gestellt und kurz danach ausgemustert. Keine DB-03.10 blieb erhalten. Dennoch, oder gerade wegen dieser Lokgeschichte, hat die Neubau-03.10 der DB viele Freunde. Die Modellbahner unter ihnen werden das neue, schon seit 2013 angekündigte Roco-Modell mit Spannung erwarten. Der Hersteller siedelt seine Neuheit, was die Aufmachung der Verpackung und den empfohlenen Verkaufspreis angeht, in der Premium-Kategorie an. Kann die H0-Lok halten, was diese Zuordnung verspricht?



Das typische Gesicht der DB-Neu- und Umbauloks mit unter dem Laufblech liegenden Frontlampen ist gut getroffen.



Für den Schnellzugdienst konstruiert: Auch im Modell macht sich die 03.10 vor langen Wagen am besten. Die Triebwerksbeleuchtung ist im Analogbetrieb nicht abschaltbar.



Das Gehäuse des Tenders der DB-03.10 ist wie das der Lok komplett neu konstruiert. Die Tenderabdeckung war beim Vorbild, da schwergängig oder klemmend, meist offen.

Der Gesamteindruck ist ohne Zweifel sehr positiv. Äußerst detailreich zeigen sich Kessel, Fahrwerk und auch Tender. Man braucht eine Weile, um alle Feinheiten des Modells zu erkunden. Die zierlichen und beweglichen Kohlekastenabdeckungen am neukonstruierten Tender überzeugen ebenso wie beispielsweise die detaillierte Stehkesselrückwand mit vielen Armaturen. Sogar die Ölkanne, abgestellt über der Feuertür, wurde nicht vergessen. Neugierige Blicke richten sich auf das Triebwerk, das mit zwei gekröpften Achsen und vollständiger Nachbildung des Innentriebwerks zweifellos beeindruckt. Auch die Lokradsätze bieten mit feinen Speichen und vollständiger Lackierung einschließlich der gekörnten Radnaben keinen Anlass zur Kritik. Schade nur, dass die Rottöne im Fahrwerksbereich voneinander abweichen. Die Kunststoffteile der Leitungen und die Tender-Drehgestellblenden sind erkennbar kräftiger rot lackiert als die matt wirkenden Radsätze. Im milden Licht der Triebwerksbeleuchtung, mit der auch die getestete Analog-Ausführung ausgestattet ist, fällt die Farbabweichung weniger stark auf. Das Gestänge zeigt vorbildgetreu die Nachbildung der Rollenlager an den Treibrädern. Am schlanken, eindomigen Kessel faszinieren feine freistehende Leitungen und sehr viele Anbauteile. Im Vergleich mit Vorbildaufnahmen fallen jedoch einige Ungereimtheiten auf: Der Nassdampfregler wäre am

Die 03.10 steht, schlank und hochrädrig, für pure Eleganz auf Schienen.

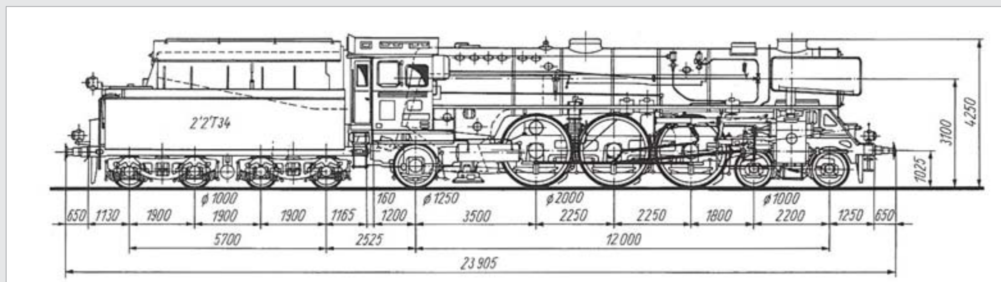


Detailreich ist auch die Tenderrückseite mit den Antriebsgestängen für die Wasserkastendeckel ausgefallen.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

03 1021 der DB von Roco



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB



STECKBRIEF

Hersteller: Roco
Bezeichnung: 03 1021 der DB
Nenngröße/Spur: H0
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom, analog
Konstruktionsjahr: 2015
Epoche: III, um 1963
Artikelnummer: 72207
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Lok: Kunststoff; Tender: Metall
Gesamtgewicht: 453 Gramm
Preis: 449 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Stromabnahme: Radschleifer an allen Lokrädern und vier Tenderrädern
Beleuchtung: LED-Spitzenlicht und Triebwerksbeleuchtung
Schnittstelle: PluX16



MECHANIK

Antrieb: Motor mit Schwungmasse im Tender, über Schneckengetriebe auf zwei Tenderradsätze
Haftreifen: Vier



SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von drei Schrauben im Lokrahmen, zwei Schrauben im Tenderrahmen
Zurüstteile: Figuren, Ätzschilder, Pufferträgerdetails, Vitrinenfüße
Bedienungsanleitung: Ausführliches Handbuch mit Erläuterung der Zurüstoptionen, Pflegearbeiten, Digitalfunktionen und Ersatzteile

v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
s_0 = Auslaufweg

Fahrwerte	Volt	v_0 (km/h)	s_0 (cm)
v_{min}*	2,0	6	-
v_{max}*	12,0	167	38
v_{max} Vorbild*	10,2	140	28

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	23905	274,8	278
Achsstand Lok	12000	137,9	138
Treibrad-Ø	2000	23,0	23,0

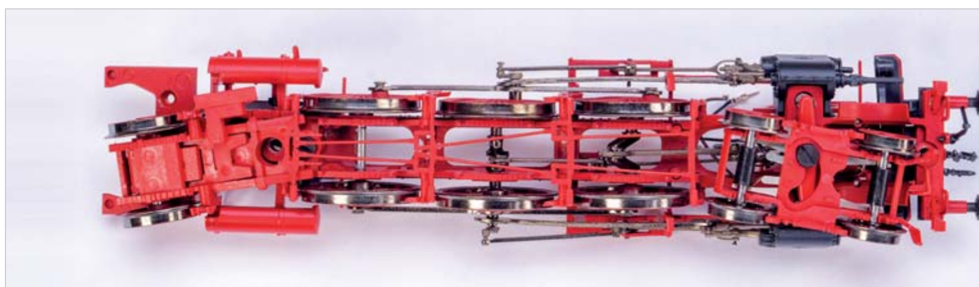
Dampfentnahmestutzen am Dom und der von dort wegführenden Leitung erkennbar. Beim Modell sucht man beides vergeblich. Aufgedruckt ist das Untersuchungsdatum „12.7.63". Zu diesem Zeitpunkt wurde wohl der Umbau im AW Braunschweig vorgenommen. Auf der Lokführerseite fehlt eine siebte Waschluke, die unterhalb der Leitungen im oberen Kessel-Drittel liegt. Wie schon bei der DR-Reko-03.10 (MEB 03/2015) erscheint die Leitungsführung am Kessel mit vielen rechtwinkligen Biegungen nicht ganz vorbildgerecht. Auch die Pfeife ragt etwas weit über den Kessel hinaus. Mit der Wahl einer anderen Loknummer hätte man bezüglich der fehlenden Merkmale für den Oberflächenvorwärmer ein Problem weniger.

Obwohl das Fahrverhalten (leiser, gleichmäßiger Lauf und guter Auslauf) und die Betriebseigenschaften (Stromabnahme, Zugkraft) beeindrucken, hinterlässt das Modell wegen der genannten Unstimmigkeiten keinen vorbehaltlos positiven Test-Eindruck. Die hochwertige und sichere Verpackung sowie die gebundene, ausführliche Betriebsanleitung sind allerdings zu loben. □

Andreas Bauer-Portner

Der Antrieb wirkt auf vier Räder mit Haftreifen. Unten: die geschlossenen Tenderklappen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Nach der Demontage der Lok lässt sich die aufwendige Bauart des Triebwerks mit den zwei gekröpften Achsen, der Treibstange des dritten Zylinders und dessen Schwingenstange gut erkennen.

Typ i-sch Kleinbahn



Vielen Eisenbahnfreunden dürfte die jüngste Neuheit aus dem Hause LGB unter dem heutigen Museumsbahn-Namen „Franzburg“ geläufig sein. In der grünen Lackierung des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) ist das neue LGB-Modell ebenfalls erhältlich, der MEB-Test indes stellt die Version der frühen 1950er-Jahre vor. Damals war die Vorbildlok 99 5604 zusammen mit fünf Schwestern noch in ihrer Heimat an der Ostseeküste, bei den ehemaligen Franzburger Kreisbahnen, unverzichtbar. Der B-Kuppler schied 1956 aus dem Dienst.

Die Proportionen sind auf den ersten Blick trefflich wiedergegeben. Erst ein Vergleich mit Vorbildfotos oder das Anlegen des Messschiebers offenbart manche Diskrepanz, beispielsweise die deutlich vom Vorbild abweichende Frontpartie mit zu weit außen liegenden Zylindern, dem zu breiten Umlauf und der in ihrer Form angepassten vorderen Rahmen-Stirnseite. Die vereinfachte Steuerung aus Kunststoff ist

B-Kuppler für den Rangier- und Streckendienst

robust, könnte allerdings beim Vorbild nicht funktionieren, weil der Umlauf die Bewegung des Aufwerfhebels blockieren würde. Die Kesselaufbauten wurden weitgehend vollständig wiedergegeben, so die mittig durch den Sanddom und unter dem Läutewerk hindurch in die Reglerbüchse geführte Reglerwelle und die weit vorne liegenden Ramsbottom-Sicherheitsventile. Am Langkessel finden sich beidseitig leider deutlich sichtbare Gussnähte. Eine eigentlich überflüssige Konstruktion sind die Federpuffer. Diese sitzen recht lose, federn sehr straff und mit viel Innenreibung. Abgesehen davon verhindert die Kupplung ohnehin jeden sanften Annäherungsversuch zwischen Lok und Wagenzug.

Die großen Petroleumlaternen können für die Maschine, die wohl erst einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg eine Lichtmaschine bekam und ohne diese nachgebildet wurde, als noch authentisch gelten. Erfreulich, dass LGB klassische Glühlampen

Wichtige Neuerscheinung für Gartenbahner: Der kleine Lenz-Typ i für Meterspur-Kleinbahnen, gebaut in 38 Exemplaren von 1893 bis 1902, ist in zwei Varianten nun von LGB erhältlich.

mit ihrem kaum durch LED nachzuempfindenden warmen Lichtaustritt verwendet hat. Im Führerstand, dessen Türen geöffnet werden können und welche federnd wieder schließen, leuchten zwei weitere Glühbirnchen. Ein großer Kasten unter dem Dach zur Unterbringung eines Digitaldecoders verhindert eine dem Vorbild entsprechende mittige Positionierung. Die äußerst knapp gehaltene Anleitung lässt Informationen zum komplizierten Decoder-Einbau leider vermissen. Trotz der oben befindlichen Schnittstelle muss unverständlicherweise das Gehäuse komplett abgenommen werden, was Geschick und einige Kraft erfordert. Anschließend sind nochmals vier kleine Schrauben herauszudrehen, was in der Anleitung ebenso wenig Erwähnung findet wie das zum Abnehmen des Gehäuses erforderliche Lösen der beiden Wassereinfüllrohre. Ein beispielsweise einrastendes Dach wäre anwenderfreundlicher gewesen. Zur Ausstattung des Modells gehört ein leider nur schwacher Rauchgenerator. Ein dreistufiger Schalter gibt die Stromzufuhr jeweils für Licht und Rauch sowie den Antriebsmotor frei.

Mit dem Typ i erschien ein kompaktes Modell, das sich auch für kleinste Anlagen eignet und vielleicht das Zeug zur Kultlok hat.

Der Packung liegen eine Lokführerfigur, 50 Milliliter Dampföl und eine zweite Kupplung bei, im Fall der grünen Variante sogar ein Freifahrt-Gutschein vom DEV.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin/LGB
- **Nenngröße:** G
- **Bestellnummer:** 20180
- **Antrieb:** Bühlermotor wirkt über Schneckengetriebe auf beide Radsätze
- **Schnittstelle:** mfx/28-polig
- **Haftreifen:** Einer
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Kunststoff
- **Gewicht:** 1538 Gramm
- **Beleuchtung:** fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, Führerstand (Glühlämpchen)
- **Zurüstteile:** Lokführer-Figur, Kupplung
- **Preis:** 529,95 Euro (UVP)

Die 99 5604 respektive „Franzburg“ ist ein robustes und dank gewohnt ausgewogener Fahreigenschaften Freude bereitendes Gartenbahnfahrzeug, das die wesentlichen Äußerlichkeiten des Lenz-Typs i gut wiedergibt, trotz einiger Mankos. Manches hätte konstruktiv etwas besser gelöst sein dürfen. Doch neben der zuverlässigen Antriebstechnik werden LGB-Freunde an der Neuerscheinung viele Merkmale wiedererkennen, die sie von der Marke gewohnt sind. Der Preis liegt im üblichen Rahmen für neu entwickelte LGB-Lokomotiven nach Schmalspur-Vorbild. □ *O. Haensch*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die Anschriftenfelder sind sauber gedruckt. Der Wasservorrat des Vorbilds betrug, anders als angeschrieben, jedoch nur 1,0 m³.

Die Freiluftsaison der Gartenbahner hat bereits begonnen. Rechtzeitig dazu hat Piko sein Sortiment mit der Baureihe 24 in Nenngröße II erweitert.

Gartenpferd

Seit Anfang April steht die neue 24 von Piko, die sich am Maßstab 1:22,5 der Nenngröße II orientiert, den Garten- und Großbahnern zur Verfügung. Wie ihr Vorbild mit dem Spitznamen „Steppenpferd“ ist sie technisch mit der Baureihe 64 verwandt, die bereits seit einiger Zeit im Piko-G-Programm erhältlich ist. Der Name Steppenpferd kommt übrigens daher, dass die Lok durch den Schlepptender größere Kohle- und Wasservorräte mitführen konnte und sich so auf den langen und flachen Nebenstrecken des Ostens bestens bewährte.

Bis 1940 wurden in zwei Serien 95 Lokomotiven von der Deutschen Reichsbahn beschafft. Die letzte Lok wurde bei der DB 1966, bei der DR 1970 ausgemustert. Erhalten blieben vier Exemplare. Die Maschinen kamen vor den verschiedensten Reise-, Güter- und gemischten Zügen zum Einsatz, so dass man auch für das Modell problemlos ein passendes Betätigungsfeld findet.

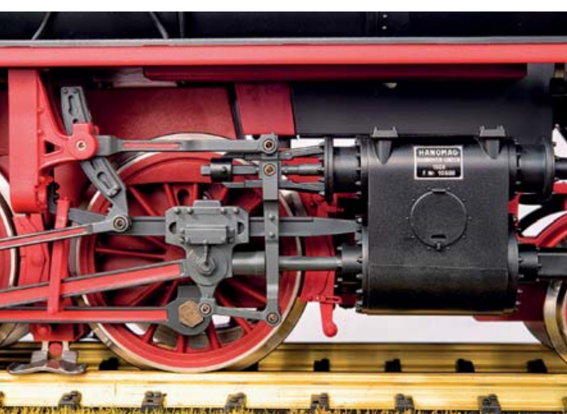
Die Nachbildung der kleinen, kompakten Schlepptenderlok besitzt viele einzeln angesetzte Teile und ist serienmäßig mit einem Dampfgenerator ausgestattet. Die Rauchkammertür lässt sich vorbildgerecht öffnen, wobei die Rohrwand im Inneren nicht dargestellt wurde.

Für eine sichere Stromabnahme und damit ein gutes Fahrverhalten sorgen die Radsätze mit Radreifen aus Edelstahl sowie die beiden zusätzlich angebrachten Schienenschleifer. Das Modell ist mit einer Lichtwechsel-Automatik ausgestattet. Wer seine Lok noch mit Soundfunktionen bereichern möchte, hat keine Probleme, denn die 24 ist dafür vorbereitet.

Pikotypisch agiert Geschäftsführer Dr. René Wilfer en miniature als „Lokführer“, der sich in diesem Fall auch ums Feuer kümmern muss, denn ein Heizer liegt nicht bei. Der befahrbare Mindestradius beträgt 600 Millimeter. Damit meistert die 24 auch engste Kurvenradien. Überhaupt wurde die Lok, die maßstäblich betrachtet auf Schmalspurgleisen unterwegs ist, gut umgesetzt. Selbst mit den beiliegenden Tauschpufferträgern samt Mittelpufferkupplung macht das Modell noch einen ordentlichen Eindruck. ☐ *K. Fleischer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** G
- **Bestellnummer:** 37220
- **Antrieb:** Bühler-Motor wirkt auf drei mit Stangen verbundene Radsätze
- **Funktionen:** Lichtwechsel, Rauchsatz
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Gewicht:** 3,48 kg
- **Preis:** 595,00 Euro (UVP)



Die Steuerung aus elastischem Kunststoff ist für den rauen Spielbetrieb ideal.

FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER



Gelungene Konstruktion: Die 24 macht als Spur-G-Modell von Piko einen sehr guten Eindruck.

N boomt – der Herstellerkreis erfährt eine Erweiterung: Mit dem VT 70.9 legt Kres sein Erstlingswerk in 1:160 vor.

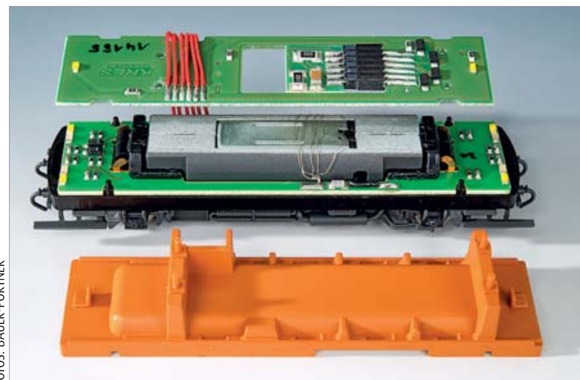
Hopfen-Express

Der kleine Triebwagen der Reichsbahn-Einheitsbauart, den Kres im Modell nachgebildet hat, war in der Nachkriegszeit auch im Bw Ingolstadt beheimatet. Von dort aus bummelte er auf Nebenstrecken in die Holledau, das Hopfenanbaugebiet nördlich von München. Nun wird der VT 70.9 die N-Anlagen erobern. Das ist sicher.

Das kleine Modellchen überzeugt auf Anhieb. Auf der Testanlage hinterlässt es einen einwandfreien Eindruck. Die Fahreigenschaften sind mit einer umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h und guten Langsamfahr-Werten erfreulich, die Geräuschentwicklung hält sich in Grenzen. Die warmweiß/rote LED-Beleuchtung wirkt sehr angenehm. Die Modellkonstruktion mit Flachmotor unter der braunen Abdeckung (gleichzeitig Ballastgewicht) und exakt eingesetzte Fenster ermöglichen einen ungestörten Durchblick durch den Fahrgastraum. Dieser kann mit zurechtgestutzten Preiser-Passagieren einfach bestückt werden, da sich das Gehäuse nach Abziehen der Puffer problemlos abnehmen lässt. Unter dem Dach sitzt gut versteckt die Platine für die Innenbeleuchtung und das dritte Spitzenlicht. Dort lässt sich ein Decoder in die sechspolige Schnittstelle einsetzen. Das Äußere des Modells ist ohne Fehl und Tadel. Saubere Lackierung und Bedruckung, eine lupenreine und vollständige Beschriftung sowie einige angesetzte Kleinteile erfreuen auch das kritische Auge. Der Fahrwerksbereich bietet ebenfalls beachtlichen Detailreichtum. An den Fronten können die Nachbildungen des Luftkessels und/oder des Bremsschlauchträgers einfach nach unten aus den Kulissenführungen abgezogen und stattdessen NEM-Kupplungsaufnahmen eingesteckt werden. Bleiben Wünsche offen? Ja, die nach dem passenden Beiwagen und einer in guter Kres-Manier trickreich digitalisierten Variante. □ *abp*



Feinste, tadellos gedruckte Anschriften und ein detailliertes Fahrwerk sind Pluspunkte.



FOTOS: BAUER-PORTNER

In der Beleuchtungsplatine unter dem Dach ist die NEM-Schnittstelle untergebracht.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Kres
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** N1358
- **Antrieb:** Flachmotor wirkt auf beide Radsätze, keine Haftreifen
- **Funktionen:** Weiß-Rot-Lichtwechsel und Innenbeleuchtung mit LED
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Gewicht:** 44 Gramm
- **Preis:** 169,90 Euro (UVP)



Ein Schmuckstück für die N-Nebenbahn ist der neue Kres-Triebwagen, der auch in beige-roter DR-Version erhältlich ist.

Mit der DR-V 60 in der Spurweite TT wagt sich Piko in fremde Gewässer. Ob das neue Modell zum Mitbewerber taugt, soll dieser Test zeigen.

Erfolgsgeschichte

Die V 60 war mindestens die zahlenmäßig erfolgreichste Diesellok-Konstruktion der DR. Bekanntlich lügen Zahlen nicht, und deshalb sprechen über 2000 gebaute Exemplare, in unterschiedlichsten Versionen und in viele Länder geliefert, für eine auch technisch gelungene Konstruktion.

Das neue Piko-Modell der V 60 stellt eine Maschine aus der ersten Bauserie dar, der so genannten V 60.10, die zwischen 1962 und 1964 bei LKM Babelsberg in insgesamt 163 Exemplaren gefertigt wurde. Obwohl die Lokomotive für den Rangier- und leichten Nebenbahndienst als durchaus gelungen erachtet wurde, sah man in ihr doch noch Optimierungspotenzial. Die Nachfolgebaureihe V 60.12 ist vor allem am vergrößerten Führerhaus leicht erkennbar,

Teils bis heute im Einsatz: Die V 60 der DR

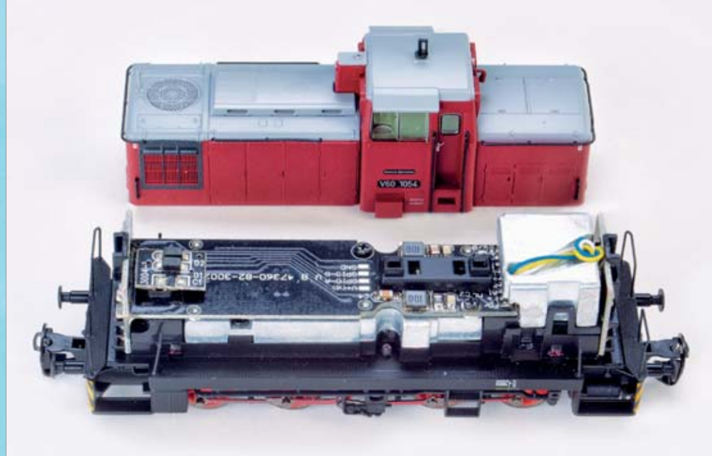
das mehr Schutz vor Regen, Schneefall und Sonneneinstrahlung bot. Neben konstruktiven Veränderungen am Fahrwerk, das vor allem fünf Tonnen zusätzliches Ballastgewicht erhielt, um die Reibungsmasse zu erhöhen, wies der vordere, lange Vorbau nun drei, der hintere zwei Doppeltüren auf. Ein Modell der V 60.12 ist ebenfalls bei Piko erhältlich.

Das Testmodell ist die 1:120-Miniaturisierung der V 60 1054. Die Anschriften weisen sie als dem Bw Schwerin und der Rbd Schwerin zugehörige Lok aus. Ihre letzte Untersuchung erfuhr die Maschine 1962, im selben Jahr hatte sie die Werkshallen verlassen.

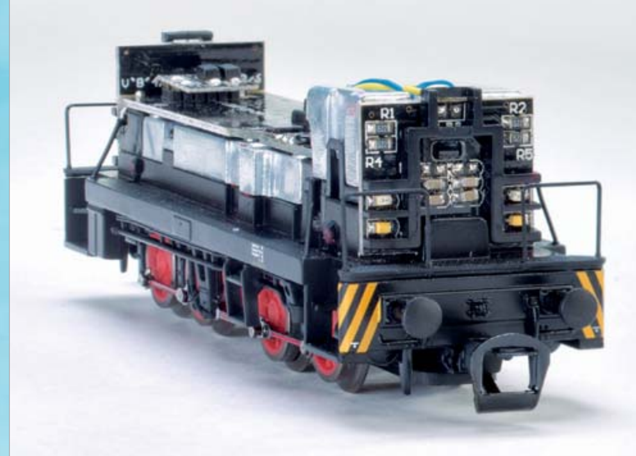
Die erste Inaugenscheinnahme offenbart ein hochdetailliertes Modell. Das Gehäuse zeigt feinste Gravuren. Der Motorlüf-



Auf der Nebenbahn mit einem kurzen Übergabezug ist die V 60 ebenso gut aufgehoben wie im schweren Rangierdienst.



Das Innere der V60 ist modern und aufgeräumt. Unter dem kurzen Vorbau ist Platz für einen Lautsprecher vorgesehen.



Deutlich zu erkennen sind die Beleuchtungs-LED. Störend wirkt lediglich die klobige TT-Standardkupplung.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

ter auf dem langen Vorbau besitzt ein superfeines, durchbrochenes Gitter. Auch das Führerhaus mit den markanten, nach innen versetzten Einstiegstüren und den charakteristischen Dachauszügen ist perfekt gelungen. Sehr feine Handläufe, glasklare, perfekt sitzende Fenster verstärken den guten Eindruck. Am Fahrwerk gefallen die maßstäblich zierlichen Kuppelstangen sowie das filigrane Gegengewicht der Blindwelle. Die Lampen sind mit feinen chromfarbenen Ringen versehen. Leider gibt es keine Zurüstteile für den Pufferträger.

Eine gelungene Lackierung sowie ein gestochen scharfes Druckbild, was Loknummer und Anschriften betrifft, schmeicheln dem Modell.

Die Stromabnahme erfolgt über alle vier Radsätze mittels Radsatzinnenschleifern, eine Achse ist mit Haftreifen belegt und erhöht die Zugkraft. Sämtliche Radsätze sind seitenverschiebbar, ein Höhenspiel ist nicht vorhanden.

Der Blick ins Lokinnere zeigt eine aufgeräumte, intelligent durchkonstruierte TT-Lok. Eine Schnittstelle für den Einbau eines Plux16-Decoders ist vorhanden und auch der Platz für einen Lautsprecher inklusive eines Sounddecoders ist vorbereitet.

Die Fahreigenschaften der V60 1054 sind ausgewogen. Bei der NEM-Spannung von zwölf Volt erreicht der D-Kuppler eine Höchstgeschwindigkeit von 86 km/h. Ein sehr ordentlicher Wert angesichts einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt fünf Zentimeter, ein passables Ergebnis. Die Mindestgeschwindigkeit von 8 km/h bei 2,4 Volt ist gut, jedoch dürfte sich eine Rangierlok noch etwas feinfühliger im unteren Geschwindigkeitsbereich bewegen. Abhilfe schafft in jedem Fall der Einbau eines Digitaldecoders.

Die Lok besitzt LED für den Rot-Weiß-Lichtwechsel. Zwar ist der Lichtschein ein klein wenig zu grell, was aber nicht wirklich störend wirkt.

Insgesamt hat Piko mit der neuen V60 ein gelungenes Modell auf den TT-Markt gebracht, das durch sein äußeres Erscheinungsbild ebenso zu überzeugen weiß wie durch sein Fahrverhalten.

Mit einer unverbindlichen Preisempfehlung von 119,99 Euro setzen die Sonneberger eine deutliche Marke. □ *Stefan Alkofer*

Ein topaktuelles Modell zu einem vernünftigen Preis



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 40250
- **Antrieb:** Vom Flachmotor mit Schwungmasse über Schneckengetriebe auf zwei Radsätze
- **Schnittstelle:** PluX16
- **Haftreifen:** Zwei auf einem Radsatz
- **Vmin (2,4 V):** 8 km/h
- **Vmax (12 V):** 86 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 110 Gramm (VT)
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel Weiß-Rot
- **Preis:** 119,99 Euro (UVP)

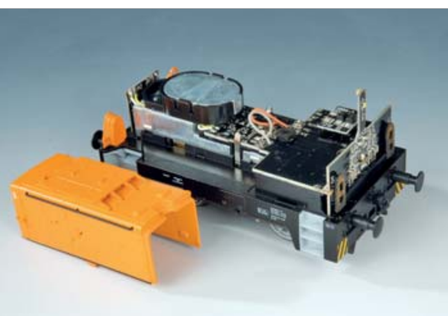


Als bei der Eisenbahn noch überall rangiert wurde, waren die Kleinloks der Baureihe V 15 unersetzlich.

Überfällig sind seit Jahren aktuelle Modelle von Rangierlokomotiven der DR-Baureihen V 15 und V 23 im Maßstab 1:87. Seit April gibt es entsprechende neue Loks von Piko.

Für die letzten Meter

Als Nachfolgerin der bewährten Kleinlokomotiven vom Typ Köf II entstand bei LKM Babelsberg die Rangierlok V 15. Ab 1960 wurden 249 Serienloks geliefert. Seit 1970 bezeichnete man die Loks als Baureihe 101. Die Maschinen fanden in der gesamten DDR bei der Staatsbahn und bei vielen Industriebetrieben Verwendung.



Das Gehäuse ist nur aufgesteckt. Im Führerhaus findet sich Platz für einen Digitaldecoder.

Piko hat als Vorbild für sein Modell 101 566-8 gewählt, die 1977 durch Umbau im Raw Halle aus 101 325-9 entstand. Die Maschine erhielt im Ausbesserungswerk einen neuen Dieselmotor (6 VD 18/15-1) und ein Strömungsgetriebe (GSU 20/4.2). In Dienst gestellt wurde die Rangierlok bereits 1964 als V 15 2325.

Mit der Wende kam auch das Ende der Kleinloks. Das Piko-Vorbild wurde zwar noch im Januar 1992 in 311 566-4 umgezeichnet, aber bereits kurze Zeit später ausgemustert und verschrottet.

Es ist erfreulich, dass neben Brawa nun auch Piko diese Kleinloks im Maßstab 1:87 wiederbelebt. Die Modelle von Brawa sind aktuell nicht lieferbar.

Die V 15 566-8 sticht auf der Anlage nicht nur wegen ihrer auffallend gelborangenen Lackierung (TLG 0408, entspricht RAL 2000) ins Auge, sondern auch aufgrund ihrer sehr feinen Detaillierung. Eine Augenweide ist das feine Gitter am Kühler der Kleinlok. Auch die freistehenden Griffstangen und die sehr saubere Bedruckung zieren die kleine Maschine. Die Gravuren am Aufbau, aber zum Beispiel auch der Bremsanlage, sind sehr exakt. Die Stromabnahme erfolgt über alle Räder der starr gelagerten Achsen. Bei langsamen Rangierfahrten über ungepflegte Industriegleise sind Fahrtunterbrechungen daher nicht ausgeschlossen. Ein Kondensator zur Überbrückung von stromlosen Gleisabschnitten wäre die Krönung des Modells gewesen, das aufgrund seines Listenpreises von 109,99 Euro als preiswert bezeichnet werden kann. Getestet wurde die Gleichstromvariante mit der Art.-Nr. 52540. Für Wechselstrom-Bahner ist die Lok mit einem Aufpreis von 20 Euro unter der Art.-Nr. 52541 erhältlich. Auch eine Soundvariante (52544) ist bei Piko erschienen, die allerdings die Nachfolge-Baureihe V 23 mit gekröpftem Rahmen zum Vorbild hat. ☐ *K. Fleischer*



Exakt dem Vorbild entsprechend mit hellgrauen Einstiegen wurde auch das Modell lackiert.

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr schöne Modellumsetzung; Lackierung und Bedruckung; feine Details wie Lüftergitter; Preis*

KONTRA: *Kein Pufferkondensator*

PREIS: *109,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠



Die bisher erhältliche 143/243 war bereits ein gutes Modell. Mit einigen Neuteilen, vor allem aber neuer Elektronik und Kurzkupplungsschacht, wird die Lok ein konkurrenzfähiges Produkt bleiben.

Rocos Brot- und Butter-Lokomotive wurde aufgehübscht.

Verfeinerte 143

Als äußerlich und technisch überarbeitete Neuauflage brachte Roco seine beliebte H0-143/243 in den Handel. Geätzte Trittbleche und Scheibenwischer sowie filigrane Griffstangen und eine zum Teil ebenfalls verfeinerte Dachausrüstung lassen bei diesem Modell, das es in mehreren Varianten gibt, kaum Wünsche offen. Allerdings erfordert die Zurüstung zahlreicher Einzelteile trotz guter Passgenauigkeit einige Zeit. Die LED-Beleuchtung ist ebenfalls neu. Ferner bringen eine moderne PluxX22-Schnittstelle, welche die achtpolige NEM 652-Schnittstelle ersetzt, sowie kulissengeführte Kurzkupplungsaufnahmen das wichtige Modell auf einen zeitgemäßen Stand der Technik. Für 75 Euro Aufpreis bekommt man die Lok auch inklusive Decoder und Sound. ☐ *oh*



Anhand der Metall-Tritte ist die Neuauflage gut zu identifizieren.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung mit Ätzteilen; KK-Kinematik; moderne Schnittstelle; angemessener Aufpreis zum Vorgängermodell*

KONTRA: *Zurüstung aufwendig*

PREIS: *219 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣▣◭

KOMPAKT



Hobbytrain: Überarbeitete DB-110 für N

Die Serie der E10/110-Modelle von Hobbytrain erfuhr eine Überarbeitung und wird in mehreren neuen Varianten in Kasten- sowie in „Bügelfalten"-Form ausgeliefert. Das Epoche-IV-Modell der 110 143 mit Klatte-Lüftern überzeugt durch sauberes Finish mit mehrfarbiger Bedruckung. Der Blauton wirkt jedoch etwas dunkel und glänzend. Überarbeitet wurde die Beleuchtung, die nun einen Weiß-Rot-Lichtwechsel und die Möglichkeit der einseitigen Abschaltung des Schlusslichts durch Umstecken der Beleuchtungsplatine bietet. Merkwürdig sind die im unbeleuchteten Zustand rötlich wirkenden Lichtleiter. Die 110 läuft mit umgerechnet 260 km/h viel zu schnell, auch die Langsamfahreigenschaften könnten besser sein. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; Bedruckung*

KONTRA: *Fahreigenschaften*

PREIS: *139,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣◭



In der Epoche IV waren die Loks, bereits umgezeichnet, als 1046 unterwegs. In den 80er-Jahren wurden die tannengrünen Exemplare mit resedagrünen Zierstreifen immer seltener. Bei Arnold gibt es auch diese Version.

Die Auslieferung von Formneuheiten der Hornby-Marke Arnold bleibt auf konstant hohem Niveau. Dieses Mal freuen sich vor allem Österreichs N-Bahner.

Die Triebwagen-Lok

Für den Städteschnellverkehr auf Flachlandstrecken beschafften die ÖBB ab 1956 in zwei Bauserien 25 E-Loks der Reihe 4061. Wegen des Gepäckabteils wurden sie als Triebwagen eingereiht und erhielten dementsprechend die mit 40 beginnende Baureihenbezeichnung. Im Jahr 1976 setzte sich die Einsicht durch, dass es sich wohl doch um E-Loks handelte, auch weil der Gepäckraum nicht mehr genutzt wurde. Fortan liefen die leichten Maschinen als Reihe 1046. Später wurden die Lokomotiven mehrfach umgebaut.



Nur echt mit Gepäckraum. Arnold bildete auch die Streben im Innenraum nach.

Arnolds N-Modell ist nun in gleich acht Varianten der Epochen III bis V in Grün und Orange zu haben, da sollte jeder ÖBB-Liebhaber ein ihm zusagendes Modell finden.

Die klassische ÖBB-E-Lok hinterlässt schon auf den ersten Blick einen prima Eindruck. Lackierung und Bedruckung geben keinen Grund zur Klage. Die Nachbildung der großen ÖBB-Lampen und die LED-Beleuchtung sind gut ausgeführt. Sehr schön wurde die typische, niedrige Lage des Lokrahmens über den Drehgestellen in den kleinen Maßstab umgesetzt. Da die geschlossenen Schürzen an das Gehäuse angeformt sind, müssen sie funktionsbedingt eine recht große Öffnung für die Kupplung aufweisen. Arnold verfolgt hier offensichtlich keine einheitliche Linie (vergl. DR-130 im MEB 05/2015). Dies gilt auch für die verbaute Schnittstelle, in der ÖBB-Lok sitzt wieder eine (nur) sechspolige. An diese zu gelangen, erweist sich als schwierig, da sowohl die abzuziehenden Puffer als auch das Gehäuse sehr stramm sitzen. Vorsicht und feines Werkzeug führen zum Ziel. Aufs Gleis gestellt, zeigt die Lok zunächst ausgeglichene Fahreigenschaften. Das Nachmessen macht aber deutlich, dass sie mit umgerechnet 246 km/h fast doppelt so schnell ist wie ihr Vorbild. Die Langsamfahrt geht mit konventionellem Gleichstrom (3,4 V) nur sehr ungleichmäßig mit zirka 4 km/h und flackernder Beleuchtung vonstatten. Dennoch ist die Neukonstruktion eine betriebstaugliche und äußerlich gelungene Bereicherung des N-Fuhrparks. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung; Lackierung; Bedruckung*

KONTRA: *Fahreigenschaften; Schnittstelle; Dachrundung*

PREIS: *179,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

V 180 059 in TT von Tillig



Mit Tilligs V 180 059 in Epoche-III-Lackierung und -Beschriftung liegt die zweite Variante der Maschinen mit GFK-Kanzel vor. Das Modell gibt den Lieferzustand des Jahres 1966 wieder und hat eine saubere Form. Die Griffstangen sind angesetzt. Allerdings waren kleinere Lackunsauberkeiten auffällig. Die Fahreigenschaften sind ausgewogen, die Geschwindigkeit bei zwölf Volt ist aber mit 190 km/h überhöht. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; maßstäbliche und saubere Formwiedergabe; gleichmäßige Fahreigenschaften*

KONTRA: *Papier-Maschinenraum-imitation; Lackierung; Vmax*

PREIS: *165,51 Euro*

URTEILE: ☒☒☒

Eine Prachtlok ist die SD 70 der CN in H0 aus der Athearn-Genesis-Serie.

Kanada-Power

Die SD 70 aus dem Hause Athearn ist keine wirkliche Neuheit, aber durchaus eine Empfehlung wert. Zwischen 1992 und 1994 wurden die Vorbilder gebaut und kamen auch bei der Bahngesellschaft Canadian National (CN) zum Einsatz.

Das Genesis-Modell besticht durch eine sehr vorbildgetreue Gestaltung mit feinsten Details und zahlreichen zierlichen, angesetzten Teilen. Lackierung und Bedruckung sind fehlerlos, und die Fahreigenschaften bereiten großes Vergnügen. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: RAINER ALBRECHT

Große US-Diesel wie die SD 70 sind umwerfend. Allein der Tank, der beim Vorbild rund 5000 Gallonen (beinahe 19000 l) fasst, ist für hiesige Verhältnisse unvorstellbar.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Profilierte Räder mit niedrigen Spurkränzen; großartiger Auslauf; bewegliche Lüfterräder*

KONTRA: *Handläufe teilweise leicht schief*

PREIS: *Zirka 140 Euro*

URTEILE:

Mit den russischen Schlafwagen liefert L.S.Models erstmals 1:120-Modelle aus.

TT-Premiere geglückt

Freunde des modernen Zugverkehrs unter den TT-Bahnern sollten den Erwerb dieser neuen russischen Nachtzugwagen in Erwägung ziehen. Die gebotene Detaillierung und feinste vielfarbige Bedruckung sind für den Maßstab 1:120 außergewöhnlich. Selbst den Samowar im Dienstabteil des „Provodnik" oder der „Provodniza" erkennt man im reichhaltigen Wageninneren. Leichter Lauf und unproblematische Kurzkupplungsmöglichkeit sprechen ebenfalls für die Modelle. Vier Dreier-Sets, mit denen sich die Züge Moskau – Berlin oder – Nizza nachbilden lassen, wurden aufgelegt. Tages-Sitze liegen bei, Kupplungen nicht. □ *abp*



Im Dreier-Set sind jeweils die neuen Nachtzugwagen zu haben, hier ein gemischtes Set mit Barwagen (li.).

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung sind tadellos*

KONTRA: *Preis; fehlende Kupplungen*

PREIS: *195,50 Euro (UVP)*

URTEILE:



München, Hamburg, Stuttgart und Berlin: Vier von insgesamt sechs Städte-Varianten zeigen sich ausnahmsweise vereint.

Minitrix bietet immer mehr Zubehör: Den Gebäuden folgen nun Busmodelle für N.

Mercedes für alle

Falls auf einer N-Modellbahn einmal ein Kurzschluss oder eine andere, für den Moment unergründliche Störung den Zugbetrieb lahmlegen sollte, steht nun Abhilfe für die kleinen „Preisers" bereit: einer oder mehrere der roten Busse mit passender Zielanzeige, die an der SEV-Haltestelle platziert werden können; zeitgemäßer Realismus.

Die neuen Minitrix-Modelle des klassischen Mercedes-O 405-Stadtbusses sind sehr maßstäblich und detailliert ausgefallen. Die exakt eingesetzten Fenster wurden dünnwandig ausgeführt, sie lassen die Inneneinrichtung mit feinen Sitzreihen gut zur Geltung kommen. Die Bedruckung ist makellos, Kennzeichen fehlen allerdings. Bei der blauen Frankfurter Nachtbus-Variante ist sogar das Dach bedruckt. Mit einigem Bastelaufwand (Verklebung der Inneneinrichtung im Frontbereich vorsichtig lösen) kann man die beiliegenden eingeschlagenen Vorderräder montieren. □ *abp*



Passend zum aktuellen Bahnstreik: Die DB-Variante trägt die wohl unbeliebteste Zielanzeige.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Ausführung; Detaillierung; Bedruckung*

KONTRA: *Aufwendige Montage der eingeschlagenen Vorderräder; Preis*

PREIS: *zirka 20 Euro*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

▸KOMPAKT



Kres: Schienentrabi für TT

Sie wirken so winzig wie ihre Vorbilder: Die Schienentrabis (siehe Seite 30 und 56) messen im Maßstab 1:120 ganze 20 Millimeter. Da ist ein Antrieb nur vom Mikro-Modell-Spezialisten realisierbar. Kres verzichtete auf Kleinst-Mechanik und beschränkte sich auf eine stimmige Umsetzung als Rollmodell. So konnten zum Beispiel feine Räder mit niedrigen Spurkränzen und die Inneneinrichtung realisiert werden. Die Modellchen gibt es offen und geschlossen jeweils in Gelb und Blau sowie als Bausatz. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; maßstäblich und detailliert*

KONTRA: *Keine Bedruckung*

PREIS: *23,90 Euro (UVP FM)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

▸KOMPAKT



Busch: Neue Smart-Modelle für H0

Im vergangenen Jahr erfolgte beim Smart aus dem Hause Daimler ein großer Modellwechsel. Seitdem gibt es auch wieder ein Fahrzeug für vier Personen, den Smart Forfour. Busch liefert nun die 1:87-Kopien des Vorbilds. Für beide Varianten gilt, dass das Erscheinungsbild sehr gut getroffen wurde. Zahlreiche Details zieren die Kleinstwagen: Inneneinrichtung, Rückspiegel, sehr gute Scheinwerfernachbildungen und perfekte Räder. Die saubere Lackierung komplettiert das sehr gute Erscheinungsbild der Fahrzeuge. □ *al*

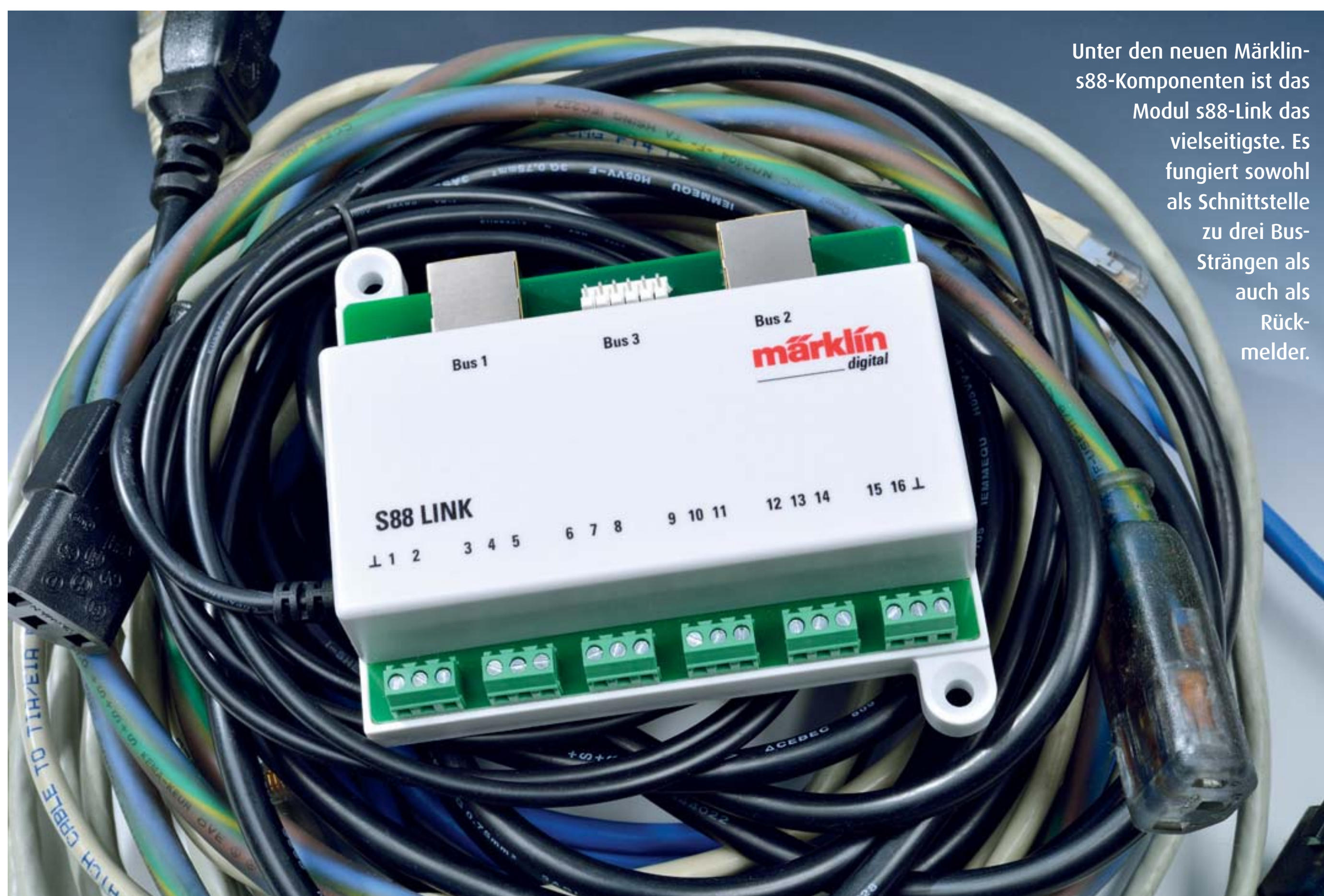
AUF EINEN BLICK

PRO: *Gehäusegravuren; Detaillierung; Lackierung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◭



Unter den neuen Märklin-s88-Komponenten ist das Modul s88-Link das vielseitigste. Es fungiert sowohl als Schnittstelle zu drei Bus-Strängen als auch als Rückmelder.

Mit den neuen Produkten für den s88-Bus erfindet Märklin das Rad nicht neu, erhöht aber die Zuverlässigkeit des Systems.

s88 – FRISCH VERKABELT

Seit etwa 30 Jahren setzt die Firma Märklin bei ihrem Digitalsystem auf den s88-Bus. Das damals dem Stand der Technik entsprechende Rückmeldesystem ist gerade bei Mittelleiter-Digitalanlagen besonders weit verbreitet. So ist es nachvollziehbar, dass Märklin diese Technik auch im Jahr 2015 in ihrer logischen Struktur beibehält und nur den physikalischen Aufbau einer Modernisierung unterzieht.

Die größte Neuerung stellt die Verwendung von RJ-45-Patchkabeln dar, die aus der Datentechnik bekannt sind. Sie lösen das antiquierte Flachband-Kabel ab, das seit jeher durch seine Antennenwirkung problematisch ist. Bei diesen Kabeln kann es vorkommen, dass das s88-Signal durch Störeinflüsse, zum Beispiel von Versorgungsleitungen, verfälscht wird. Zwar gibt es auch für den konventionellen s88-Bus qualitativ hochwertigere, verdrillte und teils abgeschirmte Kabel, diese sind aber in der Anschaffung verhältnismäßig teuer.

Abhilfe schafft seit 2007 der s88-N-Standard. Dieser definiert die Pinbelegung zur Übertragung des s88-Bus über RJ-45-Netzwerkkabel. Diese Pinbelegung hat auch Märklin nun für die neuen s88-Komponenten übernommen. Der Vorteil: Das System lässt sich verhältnismäßig günstig verkabeln und der Bedarf kann problemlos im Elektro-Fachhandel gedeckt wer-



Der s88-AC wird von Märklin als Decoder bezeichnet, ist aber ein Rückmelde-Modul mit 16 Eingängen für das Mittelleiter-System.



Mit dem Modul s88-DC stellt Märklin einen Rückmelder für Zweileiter-Anlagen zur Verfügung.

den. Legt man sich eine Krimpzange zu, so können die Kabel individuell konfektioniert werden, um die Leitungslänge des gesamten Bus-Systems möglichst gering zu halten. Ein weiterer Vorteil der paarweise verdrillten RJ-45-Kabel ist, dass sie bei guter Abschirmung gegenüber den alten Flachband-Kabeln weniger anfällig gegenüber Störeinflüssen sind.

Kernstück des Systems: der s88-Link

Kernstück der neuen Märklin-Produkte, die den s88-N-Standard nutzen, ist der s88-Link. Dieser Baustein wird über den CAN-Bus an die Märklin-Central Station 2 angeschlossen und stellt nun die Schnittstelle zum eigentlichen s88-Rückmelde-Bus dar. Um einen möglichst stabilen Betrieb zu gewährleisten, hat Märklin dem s88-Link eine eigenständige Stromversorgung verordnet, wobei diese separat zu erwerben ist. Möglich ist die Verwendung von Schaltnetzteilen mit fünf beziehungsweise zwölf Volt. Empfohlen wird von Märklin das hauseigene 36-VA-Schaltnetzteil (Art.-Nr. 66361) mit direktem Anschluss oder die demnächst erhältliche Universalversorgungseinheit (Art.-Nr. 60822).

Für den s88-Rückmeldebus sind am s88-Link drei Anschlussmöglichkeiten vorhanden: zwei RJ-45-Buchsen für die s88-N-Verdrahtung sowie eine sechspolige Stiftleiste für die konventionelle Verkabelung. Letztere ermöglicht es, das neue System mit bestehenden Anlagen und alter Verkabelung zu verwenden. Neben der Schnittstellenfunktionalität bietet der s88-Link selbst Anschlussmöglichkeiten für 16 Melde-Kontakte. Es können sowohl Märklin Schalt- und Kontaktgleise verwendet werden als auch Reedkontakte. Ihr Einsatz wird in der Bedienungsanleitung anhand von Skizzen erläutert.

Sind alle Kabelverbindungen zum s88-Link hergestellt, beginnt die softwareseitige Einrichtung der Komponente an der Central Station 2. Dazu wird der Setup-Bereich der Zentrale aufgerufen und anschließend unter dem Punkt „Info" der s88-Link aufgerufen. Danach wird die detaillierte Konfiguration angelegt. Soll das Modul als Rückmelder genutzt werden, so ist unter dem Punkt „Auswertung Bus 0" in der



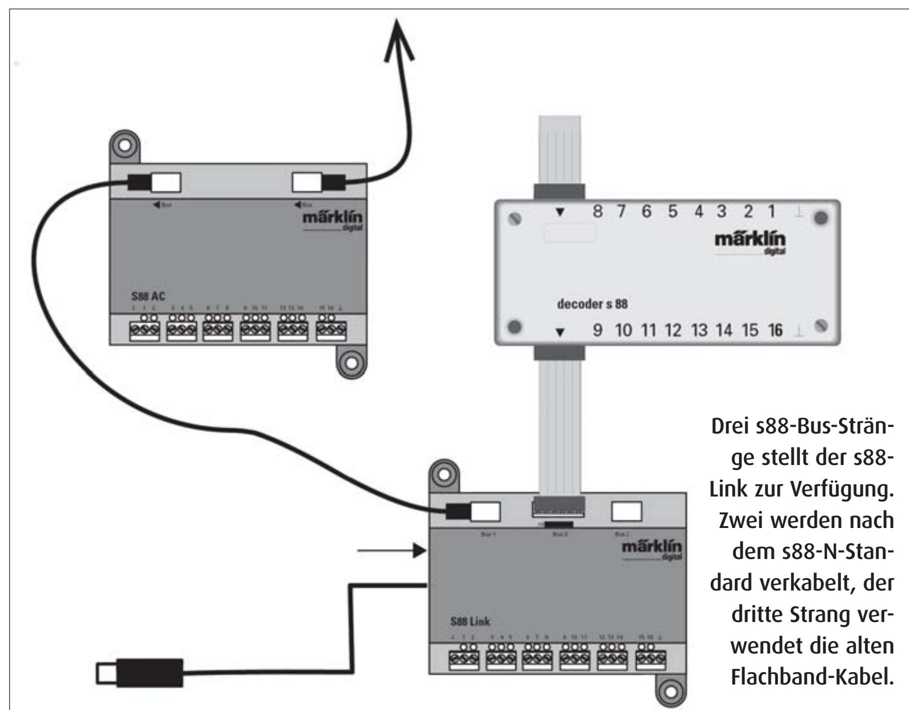
Aus der Datentechnik sind die soliden RJ-45-Steckverbindungen bekannt. Mit diesen werden die neuen s88-Module von Märklin untereinander verkabelt.

Dropdown-Liste der Punkt „Einzeln“ zu wählen. Im gleichen Menü muss die „Länge“ der drei verfügbaren Bus-Stränge angegeben werden, wobei die „Länge“ der Anzahl angeschlossener Rückmelde-Module entspricht. Die Adressierung der Rückmeldemodule erfolgt, wie von den älteren s88-Komponenten gewohnt, automatisch anhand der Anschlussreihenfolge der Bausteine. Zur Unterscheidung der drei verfügbaren Bus-Stränge wird den Adressen jedoch eine vierte Ziffer vorangestellt, die der Nummer des jeweiligen Bus entspricht.

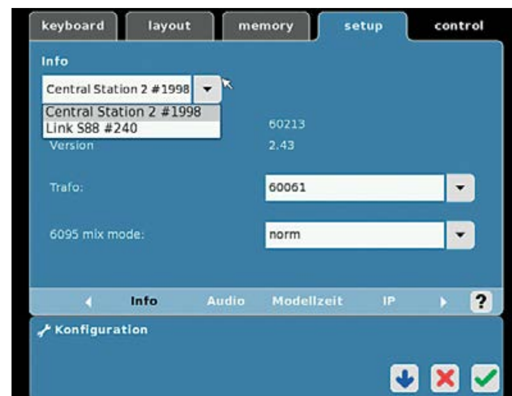
DER S88-LINK ALS TASTEN-MATRIX

Eine weitere Funktion, die der s88-Link beherrscht, ist der Einsatz als Tasten-Matrix etwa in Verbindung mit den klassischen Märklin-Schaltpulten. Mit acht angeschlossenen Schaltpulten (Art.-Nr. 72720) ist die Steuerung von bis zu 32 Magnetartikeln oder maximal 64 im Memory gespeicherten Fahrstraßen möglich. Allerdings muss jeder Ausgang eines Stellpults mit einer Diode 1N4148 gesichert werden. Wer diese Funktion nutzen möchte, muss in der Central Station 2 eine abweichende Konfiguration für den s88-Link hinterlegen. Alle notwendigen Informationen zu Anschluss und Betrieb im Matrix-Modus sind in der ausführlichen Bedienungsanleitung vorhanden. ☐

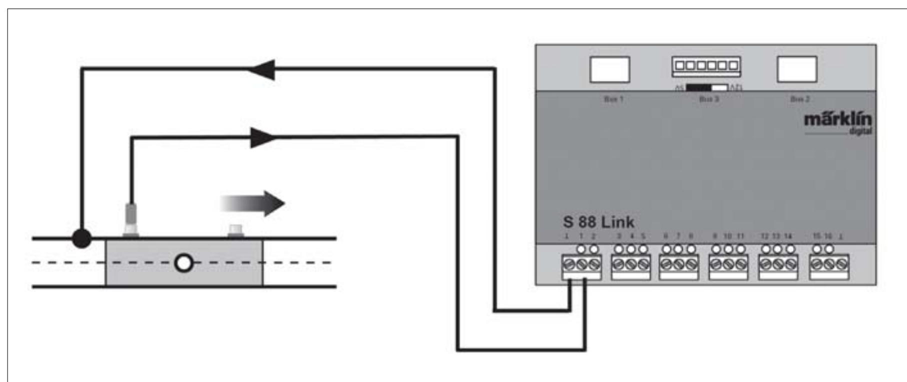
Gideon Grimmel



Drei s88-Bus-Stränge stellt der s88-Link zur Verfügung. Zwei werden nach dem s88-N-Standard verkabelt, der dritte Strang verwendet die alten Flachband-Kabel.



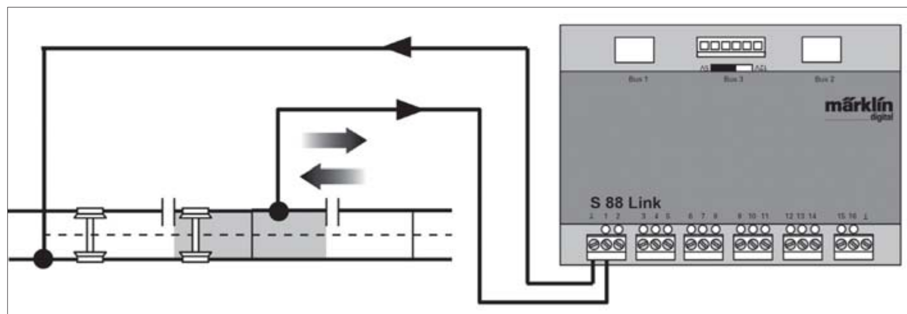
Der Einsatz des neuen s88-Link erfordert eine passende Konfiguration der Märklin-Central Station 2.



Anschluss des s88-Link an das Märklin-Schaltgleis. Eine Meldung erfolgt in dieser Konstellation nur bei Fahrten in der eingezeichneten Richtung.



In der Central Station 2 muss der Betriebsmodus des s88-Link definiert werden, entweder als Melder oder als Tasten-Matrix.



Wird der s88-Link mit Märklin-Kontaktgleisen betrieben, so erfolgt unabhängig von der Richtung einer Zugfahrt eine entsprechende Meldung.

ABBILDUNGEN: MÄRKLIN, FOTOS: GIDEON GRIMMEL

FOTO: MARKUS BEHRLA

Die weithin bekannte Vorzeigemuseumsbahn im erzgebirgischen Preßnitztal wird der Austragungsort der Preisverleihung am 11. Juni 2015 sein.

Gewinnmaximierung

Die große Umfrage „Das Goldene Gleis" zu den beliebtesten Modellneuheiten des vergangenen Jahres brachte erwartungsgemäße, aber teils auch überraschende Ergebnisse. MEB-Leser können an der Preisverleihung im Juni teilnehmen. Mitmachen lohnt sich!

Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs 2014



Kategorie A: Märklin 41 der DB in H0



Kategorie H: Weinert 78 der DB in H0



Kategorie B: Fleischmann E60 der DRG in H0



Kategorie I: Brawa Umbauwagen der DB in H0



Kategorie O: Noch Weingut in H0



Kategorie C: ESU V200.0 der DB in H0



Kategorie J: Piko Knickkesselwagen der VTG in H0



Kategorie P: Auhagen Behelfsstellwerk in TT



Kategorie D: Tillig 38.10-40 der DB in TT



Kategorie K: Arnold Doppelstockwagen der DR in N



Kategorie E: Hobbytrain E71 der DRG in N



Kategorie L: Kühn Shimms der DB in TT



Kategorie Q: Vampisol Wasserdurchlass in 0



Kategorie F: Märklin 38.10-40 der DB in I



Kategorie M: KM1 pr. G10 der DB in I



Kategorie R: Busch Lanz-Dreschmaschine in H0



Kategorie G: Liliput „Flirt“ der SBB in H0



Kategorie N: Piko E41 in DB in H0



Kategorie S: Märklin 648 mit Displaytüren in H0



FOTO: MARKUS BEHRLA

Am 11. Juni 2015 wird der Personenzug am berühmten Wasserhaus in Steinbach auf die Teilnehmer der Preisverleihung „Das Goldene Gleis“ warten.

Dass Piko die Kategorie der H0-Triebfahrzeuge bis 150 Euro gewinnen würde, war keineswegs überraschend. Mangels Angeboten anderer Hersteller blieben die Produkte aus Sonneberg im Wettbewerb ohne Konkurrenz. Mancher nennt die Kategorie N hinter vorgehaltener Hand gar „Kategorie Piko“. Wenn das kein Ansporn für andere Firmen ist, diese offensichtliche Lücke zu füllen! Preiswertere, ausreichend detaillierte Fahrzeuge für das immer teurer werdende Steckenpferd Modelleisenbahn ist doch einer der vordringlichsten Wünsche unserer Leserschaft, wie uns die zunehmende Zahl der Zuschriften zu diesem Thema beweist.

Beinahe sicher schien auch, dass Märklin mit der Bundesbahn-41 in H0 den Wettbewerb in der wichtigen Dampflokomotiv-Kategorie für sich entscheiden könnte, wobei das hervorragende Gützold-Modell der 03^{10}-Öl schließlich nur knapp hinter der DB-Lok landete.

Weniger vorhersehbar hingegen dürfte beispielsweise der erste Platz für den Liliput-„Flirt“ der SBB gewesen sein, musste sich das H0-Modell doch gegen andere beliebte Modelle ausländischer Bahnen wie den „Big Boy“ von MTH oder die tschechische T669 behaupten. Auch der Gewinn der Kategorie für technische Innovationen durch einen Märklin-Triebwagen mit nicht unumstrittenen LCD-Türenanimationen beispielsweise war kaum vorherzusehen.

Spannende Auszählung, vielfältiges Ergebnis

Für Spannung vor und während der Auszählung Ihrer Einsendungen war also gesorgt. Das Ergebnis unterstreicht erneut die große Relevanz des „Goldenen Gleises“, das 2015 in seinem achten Jahr angekommen ist und branchenintern durchaus als ein wichtiger Indikator wahrgenommen wird.

Ihre Teilnahme, verehrte Leserinnen und Leser, war und bleibt daher wichtig. Dass dies von einem großen Teil der Leserschaft unserer Zeitschriften Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBAHNER und ZÜGE auch so wahrgenommen wird, zeigt die erneut erfreulich große Zahl der Teilnehmer: Uns erreichten deutlich über 6000 Einsendungen. Es gilt, an dieser Stelle unseren Dank zum Ausdruck zu bringen, nicht nur in Form der unter allen Einsendern verlosten Gewinne.

Sie möchten gern selbst einmal bei unserer feierlichen Preisverleihung zu Gast sein, das Rahmenprogramm genießen und die Hersteller von Modellbahnprodukten persönlich kennenlernen? Die Möglichkeit besteht: Bitte lesen Sie dazu die Informationen auf der gegenüberliegenden Seite oben.

In diesem Jahr werden die „Goldenen Gleise“ für 19 Kategorien in Jöhstadt übergeben. Gastgeberin am 11. Juni 2015 ist die romantische Preßnitztalbahn. Der Ablauf sieht gegen 12 Uhr zunächst eine gemütliche Dampfzugfahrt von Steinbach nach Jöhstadt mit mehreren Fotogelegenheiten vor. Nach der anschließenden Fahrt zur Ausstellungshalle sowie einem Imbiss und Sektempfang gegen 14 Uhr wird die Preisverleihung etwa drei Stunden in Anspruch nehmen. Um 17.30 Uhr erfolgt die Rückfahrt im Dampfzug nach Steinbach. ☐ *oh*



GEWINNSPIEL

Auch diesmal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 11. Juni 2015 die Preise überreicht werden! Dabei erhalten 30 Leser von Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBAHNER und ZÜGE die Gelegenheit, mit einem stilechten Zug der schmalspurigen Preßnitztal-Museumsbahn von Steinbach nach Jöhstadt und wieder zurück zu fahren. Darüber hinaus bietet sich natürlich die Gelegenheit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Der Moderator der SWR-Kultserie „Eisenbahn-Romantik“, Hagen von Ortloff, führt wie gewohnt souverän durch die Veranstaltung.

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-240 oder eine E-Mail mit selbem Betreff an gewinnspiel@modelleisenbahner.de, Einsendeschluss ist Freitag, der 29. Mai 2015 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro von Conrad Electronic
Yves Koeltz, 99947 Bad Langensalza

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck
Daniel Enthaler, 90518 Altdorf

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Martin Cebulla, 30659 Hannover

Zehnmal je ein Triebfahrzeug-Modell:
Karl Kutschera, A-8605 Kapfenberg; Mael Darré, F-54420 Saulxures-lés-Nancy; Dr. Peter Zahn, 80807 München; Uwe Villbrandt-Thormählen, 22589 Hamburg; Wolfgang Bartsch, 81247 München; Michael Krug, 06618 Naumburg; Jürgen Görblich, 70469 Stuttgart; Peter Hummel, 55263 Wackernheim; Dr. Günther Achhammer, 68309 Mannheim; Gerd Sehm, 09392 Auerbach.

15-mal je ein Wagen-Modell:
Dieter Dorn, 90480 Nürnberg; Karl Muxeneder, 82008 Unterhaching; Christoph Arends, 70563 Stuttgart; Günther Michael, 86150 Augsburg; Michael Lingscheidt, 53937 Schleiden; Klaus Braune, 76332 Bad Herrenalb; Florian Schleberger, 84489 Burghausen; Fynn-Leon Franke, 09394 Hohndorf; Holger Duve, 21079 Hamburg; Volkmar Trommer, 78532 Tuttlingen; Michael Krumm, 80686 München; Karl Hübner, 90556 Seukendorf; Luitpold Blum, 94486 Osterhofen/Niederbayern; Kurt Heuser, 84032 Landshut; Bernhard Pfundner, 86163 Augsburg.

20-mal je einen Gebäude-Bausatz:
Lukas Thiele, 21029 Hamburg; Bernd Diessner, 86179 Augsburg; Christoph Spann, A-5204 Straßwalchen; Hans-Jürgen Schneider, 84547 Emmerting; Reinhard Monk, 34590 Wabern; Luca Ranthan, 06493 Rieder; Caroline Thoma, 66663 Besseringen, Manfred Feuerstein, 71732 Tamm; Lars Grünewald, 60528 Frankfurt a. M.; Marie-Alexandra Braubach, 34121 Kassel; Rainer Kirch, 53229 Bonn; Peter Beckert, 06116 Halle (Saale); Dieter Angermann, 01108 Dresden; Gertrud Carlsson, 30455 Hannover; Carsten Blanke; 27726 Worpswede; Maurice Krischok, 06369 Merzien; Arne Boltze, 21149 Hamburg; Hans-Ullrich Hoyer, 08258 Markneukirchen; Max Kugler, 95460 Bad Berneck; Hans-Udo Schäfer, 01689 Weinböhla.

25-mal je eine DVD:
Andreas Limmer, 86576 Rapperzell; Malte Siemers, 84489 Burghausen; Karl Friedrich Engel, 67487 Maikammer; David Latschinsae, 06917 Jessen; Eberhard Zschirnt, 14669 Ketzin/Havel; Franz Hirmer, 92224 Amberg; Harry Hain, 35287 Amöneburg; Maria Schmid, 73529 Rechberg; Karl-Albrecht Schmetzer, 74653 Künzelsau; Christian Petrik, 70327 Stuttgart; Wolfgang Greulich, 97225 Zellingen; Kurt Streker, 60385 Frankfurt a. M., Timo Sohns, 69412 Eberbach; Uwe Groll, 50129 Bergheim; Arne Höper, 42105 Wuppertal; Otto Steffen, 04318 Leipzig; Michael Jahnke, 13591 Berlin, Mario Schmeißer, 96138 Burgebrach; Eva-Marie Kietzmann, 82152 Planegg; Daniel Schade, 85049 Ingolstadt; Susanne Kuhn, 70437 Stuttgart; Hans Wagner, 56170 Bendorf; Wolfgang Heinz, 99086 Erfurt; Lothar Mendler, 01159 Dresden; Bernd Kalisch, 30655 Hannover

Den dritten Platz im MEB-Anlagenwettbewerb 2014 belegte die TT-Anlage von Hans-Jürgen Bohle. Sie überzeugt gestalterisch und durch technische Finesse.

Vitrinen-Bahn

Den Ausschlag zum Bau dieser Anlage gab die Tatsache, dass mir mein Sohn bei seinem Umzug nach Frankfurt am Main sehr viel rollendes Material, Gleise und Weichen überlassen hatte. Es handelte sich zwar noch um Zeuke-Artikel, aber alles war neuwertig. Dazu kam meine Einsicht, dass das zur Verfügung stehende Zimmer für eine H0-Anlage doch etwas klein gewesen wäre, denn schließlich sollte dieses auch einen komfortablen Arbeitsplatz beherbergen. Also habe ich als alter H0-Hase begonnen, im Maßstab 1:120 zu planen. Und zwar lange, denn verschiedene Ideen hatten sich bei mir im Kopf festgesetzt. Eine davon war die befahrbare Vitrine für mehrere Züge. Aufgrund der Kniffeligkeit habe ich sogar mit Plänen im Maßstab 1:1 gearbeitet. 1997 war die Theorie bewältigt und ich konnte zur Tat schreiten. Als Erstes mussten als Unterbau geeignete Möbel gefunden werden. Das war gar nicht so leicht, irgendetwas gefiel mir immer nicht. Letztendlich entschied ich mich für Selbstmontage-Möbel. Zusammen mit vielen Zusatzteilen aus dem Baumarkt entstand in wochenlanger Arbeit der ganz auf Maß gezimmerte Möbel-Unterbau (siehe Seite 86).

Da ich mein ganzes Arbeitsleben im Metallfach zu Hause war, entstand die Unterkonstruktion der eigentlichen Anlage aus Stahlhohlprofilen, konkret abgestimmt auf den Gleisplan. Die Konstruktion ist verschweißt und sehr leicht sowie absolut verwindungssteif. Dieser Anlagenrahmen besteht aus drei Segmenten, die durch Passstifte und M6-Maschinenschrauben miteinander verbunden sind. Da die Anlage von unten nicht zugänglich ist, musste ich zu einigen Tricks greifen. So sind fast alle Landschaftsteile abnehmbar, mussten aber elektrisch und mechanisch miteinander verknüpft werden. Den elektrischen Kontakt gewährleisten Sub-D-Verbindungen. Mechanisch sind die Teile mit Passstiften und an den Gleisübergängen mit getarnten Schrauben verbunden.



Anlagenmittelpunkt ist der dreigleisige Durchgangsbahnhof „Altmittweida". Im Hintergrund sind ein Sägewerk mit Gleisanschluss und ein kleinerer Durchgangsbahnhof zu erkennen.



Am vorderen linken Anlagenrand findet sich eine Szenerie mit beschranktem Bahnübergang und Bahnbrücke. Ein LVT ist auf dem Weg zum kleineren Bahnhof am hinteren Anlagenrand.

Stabiler Anlagenunterbau in Selbstbau-Möbeln

Als Motiv für die Landschaft wählte ich mein heimatliches Umfeld, also Sachsen und insbesondere das Erzgebirge. Ent-

scheidend waren auch die vielen Produkte von Auhagen, nicht zuletzt die bis heute unübertroffene Hintergrundkulisse „Wolkenstein“. Damit ich neuere und ältere Fahrzeuge nebeneinander einsetzen konnte, legte ich mich auf die Zeit um das Jahr 1970 fest. Die lange Bauzeit resultiert aus der Tatsache, dass ich fast alles selbst entwickle und herstelle. Es gab aber auch längere Phasen, in denen ich gar nicht an der Anlage gearbeitet habe.

Die Weichen wurden zur Polarisation im Herzstückbereich mit durchgehenden Schienen ausgestattet. Das funktioniert bestens und sieht gut aus. Die Weichenantriebe sind Eigenentwicklungen. Im verdeckten Bereich der Anlage habe ich das Zeuke-Standardgleis verlegt. Dessen Weichen mit durchgehendem metallischem



Im kurzen Schenkel der L-förmigen Anlage liegt ein Industriegebiet mit zwei Gleisanschlüssen. Rangierfahrten werden durch eine platzsparende Segmentdrehscheibe erleichtert.

Der LVT ist auf seiner Fahrt über die eingleisige Strecke am rechten Anlagenrand angekommen. Landschaft und Kulisse bilden eine Einheit.

Drehstuhl funktionieren elektrisch erstaunlich gut. Alle Schienenstücke sind untereinander verlötet. Die sichtbaren Gleise sind aus Pilz- beziehungsweise Tillig-Schwellenband und brünierten Schienenprofilen entstanden. Die Kombination mit brünierten Radsätzen erfordert zwar einen hohen Reinigungsgrad, der optische Eindruck ist aber sehr gut. Der Analogsteuerung werde ich treu bleiben, da ich meine selbst entwickelten und gebauten Fahrregler, die speziell für die Anlage gefertigten Trafos und letztlich das gesamte Gleisbildstellpult nicht für ein paar digitale Spielereien opfern will. Damit das eben erwähnte Schaltpult bei Nichtgebrauch nicht im Weg ist, lässt es sich komplett mit sämtlichen elektrischen Anschlüssen ins Möbelinnere



Starke Schubladen-Auszüge bieten Halt für den herausziehbaren Vitrinen-Komplex.



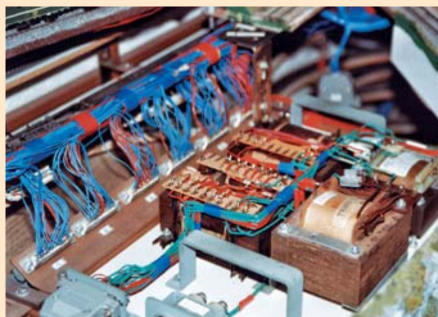
Beeindruckend: Die fertig aufgebauten Gleiswendeln und die befahrbare Vitrine.



Alle Gleistrassen ruhen auf Metallwinkeln, die mit dem Metallrahmen verbunden sind.



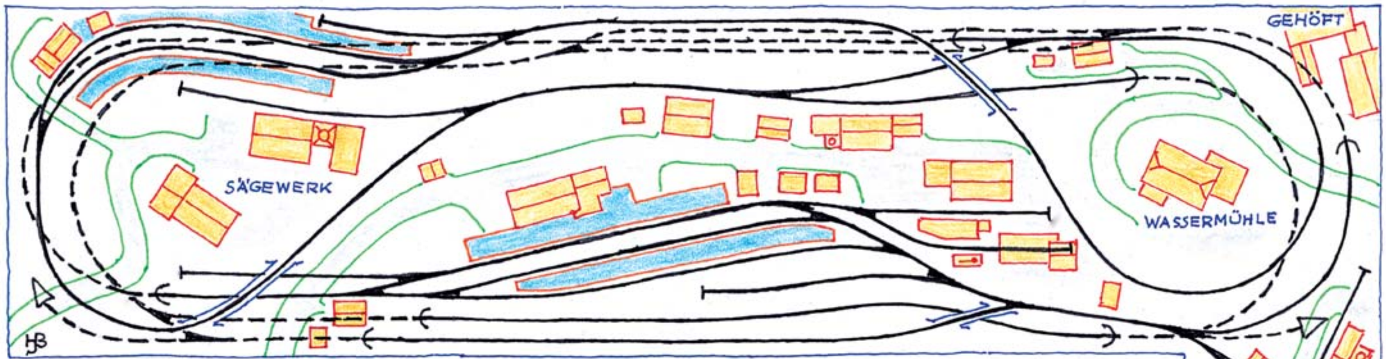
Im Eigenbau entstand das schwenkbar konstruierte Gleisbildstellpult.



Auch die Anlagen-Elektrik ist ein kompletter Eigenbau. Im Bild: die Transformatoren.



Die fertige Anlage und die Vitrine wurden in die Selbstbau-Möbelstücke integriert.



Lange Fahrstrecken und abwechslungsreiche Fahrmöglichkeiten standen im Vordergrund der Gleisplanung.



Im rechten Bahnhofsteil liegt ein kleines, aber reich detailliertes Bw mit einständigem Lokschuppen, dahinter der Güterschuppen mit Ladegleis.

hineinschwenken. Die Möbeltüren zu, und weg ist es. Die große befahrbare Vitrine mit allen Gleiswendeln ruht auf einer passgenau angefertigten Plattform, die mit Hilfe von starken Schubfachauszügen herausgezogen werden kann. Zu den jeweils fünf Wendeln gesellten sich noch zwei Wendeschleifen und ein Umfahrgleis hinzu, für den Fall, dass alle Vitrinengleise besetzt sind, und ich aus Versehen noch einen Zug in die Tiefe geschickt habe. Auch wenn der gesamte Vitrinenkomplex nach vorne aus der Anlage herausgezogen ist, bleiben alle elektrischen Verbindungen erhalten. So komme ich ganz bequem an die Gleisanlage heran und kann auch unter Strom die Funktionen prüfen.

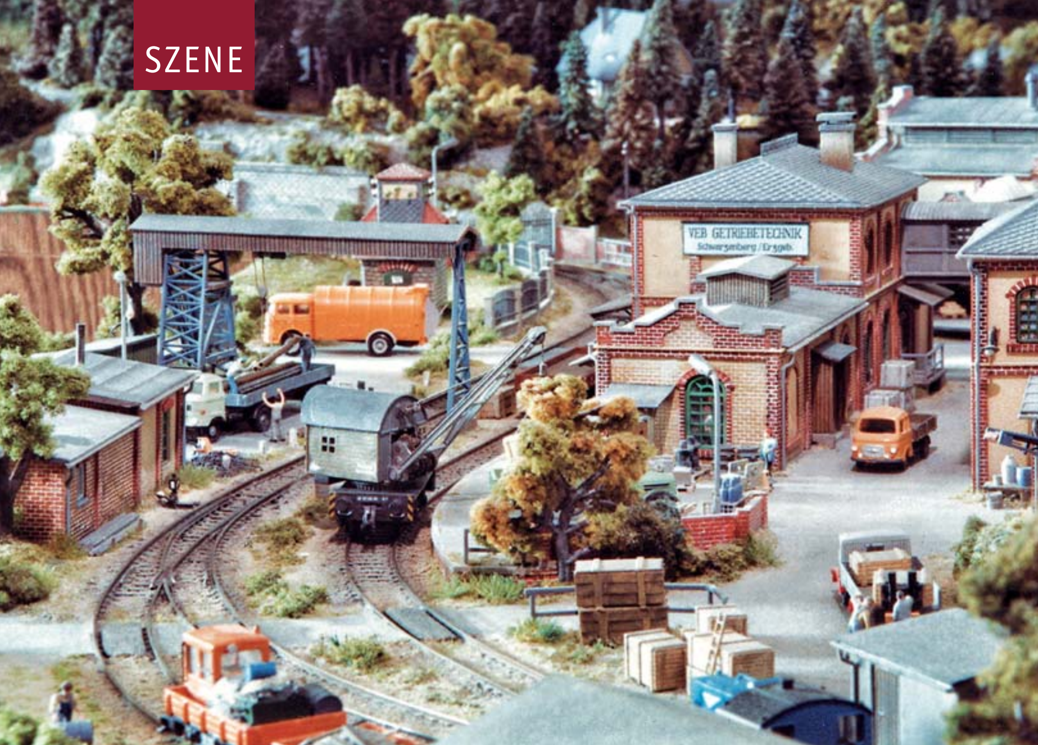
Im Jahr 2001 konnte ich endlich in meiner Lieblingsdisziplin, dem Landschaftsbau loslegen. Da ich nicht viel davon halte, mit Gips zu arbeiten, besteht die Geländedecke aus in Weißleim getränktem Zeitungspapier. Das hatte ich schon 1949 zu Weihnachten mit meinem Vater erprobt. Da fuhr meine Piko-Eisenbahn durch einen Tunnel mit einem ebenso erbauten Berg darüber, allerdings aus leimgetränktem Klopapier. Das Prinzip wurde beibehalten, nur die Zutaten haben sich etwas

Landschaftsbau mit einfachen Mitteln und guter Wirkung

geändert. Tragender Untergrund sind heute lediglich einige wenige Spanten, die mit den Gleistrassen verbunden sind, sowie schmale Kartonstreifen als Auflage für das getränkte Papier. Das ergibt eine extrem leichte und selbsttragende Geländedecke. An dieser Bauweise würde ich auch in Zukunft nichts ändern.

Eigentlich gibt es auf der ganzen Anlage keinen handelsüblichen Baum. Alle Laubbäume habe ich anfangs aus gedrillter Kupferlitze sowie Woodland- und Naturprodukten hergestellt. Später habe ich es mir etwas leichter gemacht und die Plaste-Rohlinge von Auhagen und Busch verwendet. Auch für die Beflockung kamen neue und bessere Artikel in den Handel, die ich ebenfalls verwendet habe. Nur vereinzelt existieren noch Exemplare aus Seeschaum, sie vertragen aber die fälligen Reinigungen immer weniger. Sämtliche Nadelbäume entstanden aus einfachen Bürstenrohlingen, die es bei der Firma Völkner zu kaufen gab. Die Möglichkeiten zum Verfeinern waren hervorragend, vom attraktiven Preis ganz zu schweigen.

Als Boden-Begrünungsmaterial setzte ich alles ein, was der Markt bot. Von Grasfasern und -büscheln über feines Turf bis hin zu allen Flockenarten und -größen. Die gelaserten Pflanzen von Noch haben es mir so angetan, dass ich an vielen Stellen schon rekultiviere. Auch die Firma Busch



FOTOS: HANS-JÜRGEN BOHLE

Im Industriegebiet auf dem kurzen Anlagenschenkel dominieren die auf Auhagen-Basis neu gebauten Fabrikgebäude. Die Gleisanlagen ermöglichen ausreichende Rangiermöglichkeiten.

trägt mit ihren Erzeugnissen viel dazu bei, dass sich die Landschaft mitsamt Bewuchs auf der Anlage immer weiter verfeinert. Zu den Gebäudemodellen: Bis auf einen Faller-Bauernhof im Maßstab 1:160 im Hintergrund basiert fast alles auf Auhagen-Bausätzen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, zum Beispiel dem Empfangsgebäude „Altmittweida", das fast unverändert geblieben ist, sehen die Gebäude zwar so aus wie Auhagen-Modelle, sind aber komplette Neubauten. Auf diese Weise entstanden zum Beispiel die Fabrikanlage oder die Wassermühle. Andere Bauten sind, in Anlehnung an Baupläne von Günther Fromm, selbst entworfen. Alle Gebäude sind beleuchtet, diejenigen mit großen Türen oder Fenstern erhielten eine Inneneinrichtung.

Als passenden Abschluss verwendete ich den Hintergrund „Wolkenstein". Diese Kulisse habe ich für meinen Einsatzzweck noch etwas modifiziert, indem ich an Stellen, wo es das Motiv erforderte, von einer zweiten oder sogar dritten Kulisse entsprechende Teile ausgeschnitten und auf die Grundlage aufgeklebt habe, im Ergebnis verblüffend.

Da ich ein ausgesprochener Streckenfahrer bin und weniger ein Rangiermeister, legte ich beim Entwerfen des Gleisplanes großen Wert auf eine möglichst lange Fahrstrecke. Trotz der vielen Gleise ist immer nur eine Teilstrecke zu sehen, so dass keine offensichtliche Überladung mit Gleisen entsteht. Die Landschaft sollte auf der Anlage dominieren. Es sieht schon schön aus, wenn zum Beispiel ein beleuchteter Personenzug bei Dunkelheit über das Gelände rollt. Viele Lampen, Laternen und Straßenleuchten illuminieren gemeinsam mit den Lichtquellen in den Gebäuden die ganze Anlage, und zwar dezent und nicht unrealistisch grell. Das erfolgt teils mit Mikroglühbirnen und teils mit weißen LED. Alle erforderlichen Leuchten und auch Lichtsignale entstanden aus Einzelteilen von Viessmann und wurden an die TT-Größe angepasst.

Etwas Geduld braucht es, um einen Zug vom unteren Vitrinengleis an die Oberfläche zu bringen. Um die nötigen zwölf Meter etwas schneller zu bewältigen, drehe ich den Fahrregler dann etwas mehr auf. Uneingeweihte Zuschauer staunen dann immer, dass der Zug, der gerade noch so harmlos in der Vitrine stand, nun plötzlich auch oben mitmischt. Dann freue ich mich jedes Mal innerlich und denke: „Richtig gemacht! Die Idee mit der Vitrine erweist sich als ein guter Gag." □

Hans-Jürgen Bohle/abp

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Dreiteilige TT-Anlage in L-Form**
- **Größe:** 3,10 x 1,80 m
- **Erbauer:** Hans-Jürgen Bohle
- **Bauzeit:** Seit 1997, mit längeren Unterbrechungen
- **Epoche:** III/IV um 1970
- **System:** Gleichstrom analog
- **Gleislänge:** Mit Vitrinenzufahrten 44 Meter, 38 Weichen
- **Gleismaterial:** Pilz/Tillig und TT-Standard
- **Rollendes Material:** Tillig, Beckmann, Jatt, Roco, Arnold, Eigenbau



Vor allem kurze Züge wirken auf den kurvigen Strecken der TT-Anlage sehr gut. Die 91 ist ein Eigenbau-Modell.

Außergewöhnlich in Vorbild und Modellumsetzung präsentiert sich die kompakte Ausstellungsanlage „La Baraque“ des Niederländers Hans Louvet.

Mit Dampf zum Vulkan

„Welch schöne Szene für meine Anlage!“ Ähnliches haben Modellbahner sicherlich nicht nur einmal im Laufe ihrer Hobby-Karriere gedacht. Oft erweisen sich solche Ideen aber als Hirngespinste und sind weit von einer Realisierung entfernt, gerade wenn die Gedanken um ungewöhnliche Vorbildsituationen kreisen. Umso reizvoller, wenn auch anspruchsvoll, ist die Umsetzung einer zunächst als verrückt erscheinenden Idee.

Hans Louvet, Modellbahner aus 's-Hertogenbosch in den Niederlanden, hatte schon einige Ausstellungsanlagen gebaut. Bei diesem Pensum können einem schon mal die Ideen ausgehen. Dann ist es Glück, wenn man im Urlaub eher zufällig auf die Inspiration, die Modellbau-Muse trifft.

In diesem Fall war es der Besuch eines Museums in Clermont-Ferrand, einer in Zentralfrankreich gelegenen Stadt. Bilder einer sonderlichen, von dort ausgehenden kleinen Bahn waren dort zu sehen, die nur über wenige Jahre existierte.

Im Jahr 1907 war die 14,7 Kilometer lange, in Clermont-Ferrand beginnende Strecke eröffnet worden. Der Ausgangspunkt, mit Straßenbahnanschluss in das Stadtzentrum und zum Staatsbahnhof, lag auf einer Höhe von 390 Metern über dem Meeresspiegel. Die Spurweite betrug 1000 Millimeter und die Strecke war, das ist das Besondere, mit einer Mittelschiene ausgerüstet. Nach dem System Fell, durch den französischen Ingenieur Hanscotte verbessert, umfassten Reibräder beidseitig die Mittelschiene und wurden mittels



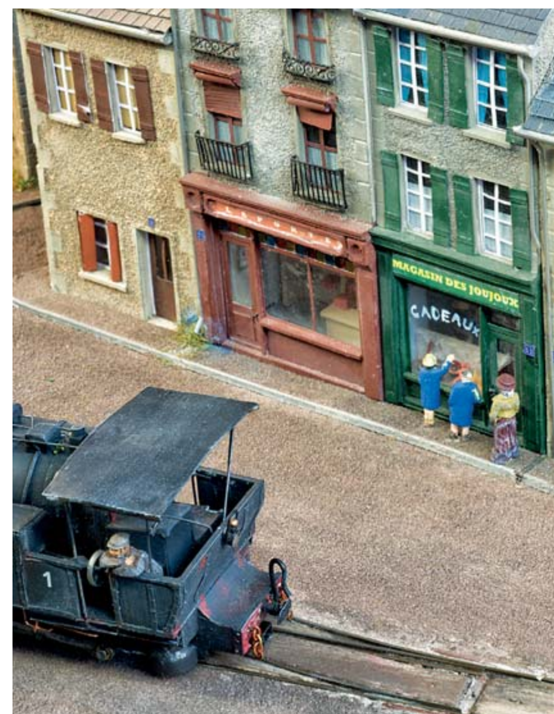
FOTO: BAUER-PORTNER

Umsteigen bitte: Die Straßenbahn besorgt an der „Place Lamartine“ den Anschluss der Dampfbahn-Reisenden in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof. Für Schatten sorgen die Platanen.



FOTOS (2): STEFAN ALKOFER

Etwas abseits der Hauptstraße liegt das kleine Depot mit zweiständigem Schuppen und dahinter liegender Bekohlungsanlage. Typisch französisch ist der Beton-Wasserturm.





Ob im Spielzeugladen damals schon eine Modelleisenbahn ihre Runden drehte? Es ist in Anbetracht der Provinz und der dargestellten Zeit um 1910 eher unwahrscheinlich. Die beiden Buben werden nichts geschenkt bekommen, stattdessen gibt es einen gesunden Apfel.



FOTO: ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU PUY-DE-DÔME

Vorbildaufnahmen sorgten für Inspiration und ermöglichten den detaillierten Nachbau. Auf der alten Postkarte ist ebenfalls die „Place Lamartine" in Clermont-Ferrand zu sehen.

In Betrachterhöhe zuckelt einer der beiden eingesetzten kurzen Dampfzüge am Ausstellungsbesucher vorbei. Ein Augenschmaus.

Druckluftzylindern angepresst. Notwendig war das aufwendige System zur Erhöhung der Reibung. Nur so konnte die mit 13 Prozent steil ansteigende Strecke zum Gipfel des Puy de Dôme, des mit 1414 Metern höchsten Berges im französischen Zentralmassiv, bewältigt werden. Bereits 1925 wurde der Betrieb wieder eingestellt. Trotzdem existieren erstaunlich viele historische Bilder, war die Bahn damals doch eine echte Sensation und der Besuch des erloschenen Vulkans ein beliebter Ausflug. Heutzutage ist es wieder möglich, den Puy de Dôme mit der Bahn zu erreichen. Seit 2012 führt eine moderne Meterspurlinie hinauf zum Gipfel. Die jetzt nur noch 5,2 Kilometer lange und schon weit vor der Stadt endende Strecke mit einer Maximalsteigung von 15,5 Prozent ist mit einer modernen Strub-Zahnstange ausgestattet und wird mit GTw-2/6-Gelenktriebwagen von Stadler befahren.

Wie setzt man nun ein solch ungewöhnliches Vorbild ins Modell um? Die

Ausgefallenes Vorbild, ausgefallener Maßstab

Wahl des Maßstabs gibt viele Entscheidungen vor. Die Verkleinerung im Verhältnis 1:64 kann man durchaus ausgefallen nennen. Bezugnehmend auf die Meterspur ist das die Baugröße Sm. Da ist Eigenbau angesagt, angefangen bei den Gleisen in der maßstäblich etwas zu großen, aber für den Fahrzeugselbstbau sehr prakti-



Der Cimetière, der Friedhof, gehört zum Dorf wie die Kirche. Allerdings liegt er außerhalb der Bebauung an der unbefestigten Landstraße, die parallel zur Bahnlinie verläuft.

FOTOS (2): STEFAN ALKOFER

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Siebenteilige Ausstellungsanlage in Rechteckform, Baugröße Sm**
- **Größe:** 3,00 x 1,80 m
- **Erbauer:** Hans Louvet
- **Bauzeit:** 3 Jahre
- **Epoche:** I, um 1912
- **System:** Gleichstrom digital (Roco-Lok-Maus)
- **Gleislänge:** 9,5 m, 6 Weichen
- **Gleismaterial:** Tillig-Elite-H0-Profile auf Holzschwellen, 16,5 mm Spurweite
- **Rollendes Material:** Eigenbau mit Pertinax und Polystyrol, Loks auf Basis Roco


FOTO: BAUER-PORTNER

Halbmast aus gegebenem Anlass. Das schreckliche Attentat auf „Charlie Hebdo" war bei unserem Fototermin gerade verübt worden.

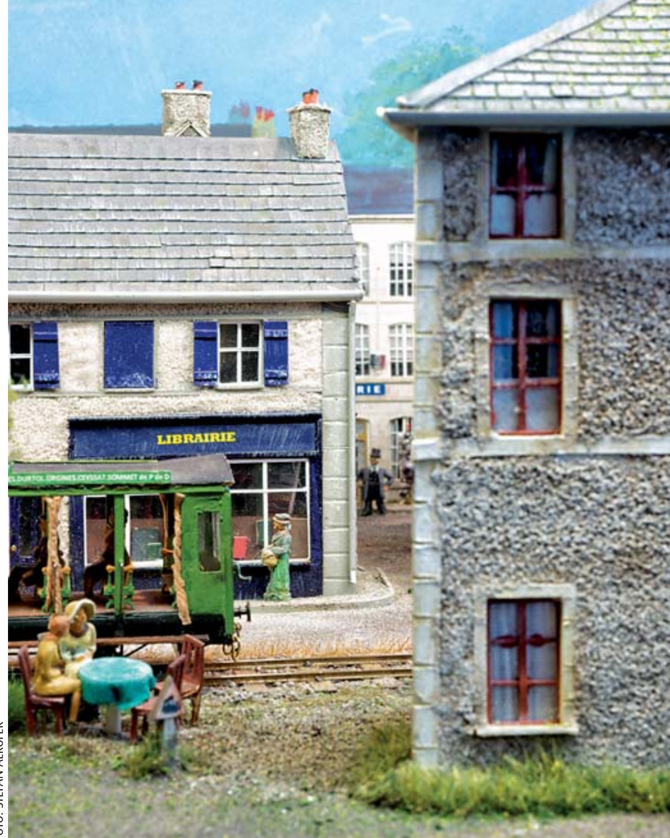


FOTO: STEFAN ALKOFER

Vor der Mairie, dem Rathaus, wacht der Bürgermeister über das Leben im Ort. Sehr viel geschieht nicht, und man lässt sich Zeit.

schen Spurweite von 16,5 Millimetern. Da Louvet die Mittelschiene ohnehin aus Messingstreifen selbst anfertigen musste, war die Verlegung der Tillig-Schienenprofile auf Schwellen aus Holz auch kein unüberwindliches Hindernis. Nur die Weichen im Straßenplanum machten etwas mehr Arbeit. Die Gleisentwicklung im Bereich des Depots entspricht im Wesentlichen dem Vorbild. Die Informationen dazu beschaffte sich Louvet aus Büchern und Zeitschriften sowie aus dem Internet. Das Städtchen „La Baraque" liegt etwa in der Mitte der Strecke und war im Winter deren Endpunkt. Die Anordnung der Gebäude entspricht grundsätzlich dem Vorbild, nur die Ausmaße des Ortes sind verkleinert. Die Bauten selbst wurden nach Vorbildern aus der Auvergne, der Landschaft um Clermont-Ferrand, nachgebaut. Eigene Fotos bildeten die Grundlage. Der große Maßstab ermöglicht eine Detaillierung, die auf den Bildern oft erst auf den zweiten Blick auffällt: Dächer bestehen aus einzeln zugeschnittenen Ziegeln oder Steinplatten, viele Fenster sind mit profilierten Läden, Rollos und vorgesetzten Gittern versehen.

Richtig französisch sieht es auf der nachgebildeten Place Lamartine aus, auf der wie beim Vorbild Straßenbahnanschluss besteht. Auch die Platanen mit der typischen, abblätternden Rinde, für ungezählte französische Stadt- und Dorfplätze ein unverzichtbares Ausstattungsmerkmal, feh-

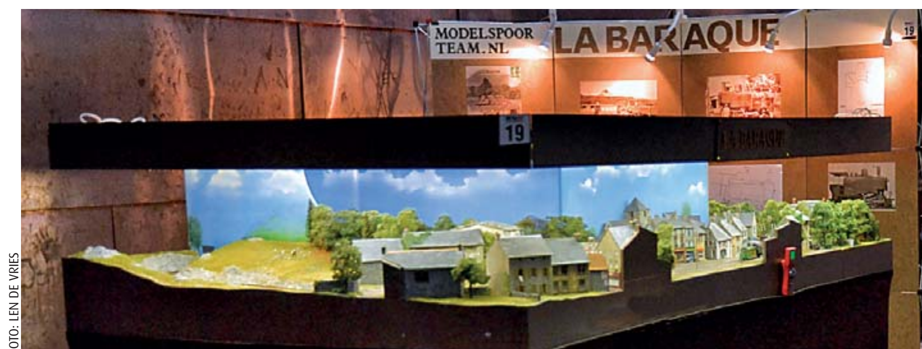


FOTO: LEN DE VRIES

„La Baraque" war schon mehrmals zu bewundern, so zum Beispiel auf der „Ontraxs" (Bild) und zuletzt im Januar 2015 in Stetten/Donau, wo unsere Aufnahmen entstanden.


ZEICHNUNG: LEN DE VRIES

Nur ein Oval. Es kommt eben darauf an, was man daraus macht. Der Maßstab 1:64 erfordert fast vollständigen Selbstbau und ermöglicht außergewöhnliche Individualität.



Eine Anlagenhälfte nimmt die Nachbildung der „Place Lamartine" ein. Das Ausweichgleis endet in einer kleinen Drehscheibe, hinten steht das Jugendstil-Verwaltungsgebäude der Bahn.

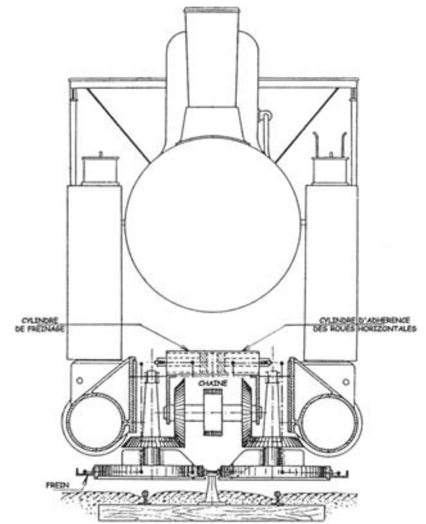


FOTO: ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU PUY-DE-DÔME

len nicht im Maßstab 1:64. Hans Louvet präsentiert seine Anlage auf Brusthöhe eines erwachsenen Betrachters. Das ermöglicht ungemein realistische Einblicke in das Leben rund um die kleine Bahn. Im Modell werden die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg dargestellt. Ob es eine heile Welt war? Die zum Maßstab und zur Zeit passenden Figuren aus Weißmetall waren bei der britischen S-Scale-Society und in der Mehrzahl im Western-Sortiment von Eureka-Models zu finden. Manche wurden in der Kleidung schon an die französische Mode angepasst, aber noch nicht alle. Anhand der Vorbildfotos wurden auch viele Details entlang der Strecke nachgebildet, seien es die Anfangszeiger für die Steigungs- und Mittelschienenstrecken oder eine historische Steinsäule als Wegweiser. Den faszinierenden Blick auf die vielen Szenen unterbrechen nur die gelegentlich vorbeifahrenden Züge. Zwei im Selbstbau auf Basis von Roco-H0-Modellen der NS-Baureihe 500/600 entstandene Dampfloks drehen gemütlich und leicht schaukelnd ihre Runden. Trotz der eher kompakten Abmessungen der angenehm beleuchteten Anlage kann man ewig zuschauen und genießen. Das besondere Anlagenthema macht es möglich. □ *abp*



Die Lok 2 verlässt gerade einen der beiden Streckenabschnitte mit Mittelschiene. Innerhalb der Ortschaft verläuft die Strecke flach, da ist keine Zusatzreibung nötig. Im Modell hat die Mittelschiene des oben abgebildeten Systems Hanscotte keine Funktion.



FOTOS (3): STEFAN ALKOFER

Anstrengend war das Leben in der Provinz sicherlich. Außer den zwei Dampfloks sind vor allem Zugtiere mit Fuhren auf der Anlage unterwegs.

Schulische Ganztagsangebote zur Nachwuchsgewinnung

Viele Schulen in Deutschland etablieren seit rund zehn Jahren verschiedene Ganztagsangebote (GTA) für ihre Schüler. In Kursen oder Arbeitsgruppen können sich die Schulkinder täglich außerhalb des Unterrichts und ohne Druck fachlich, sportlich, kulturell oder sozial weiterentwickeln. Derartige Freizeitofferten erfreuen sich großer Beliebtheit. Viele Vereine, ganz gleich, ob sie sich der Modellbahn oder anderen Interessen widmen, sehen diese Schulangebote allerdings als ein Problem für ihre Nachwuchsarbeit an, da die Kinder bis zum Abend in der Schule sind und im Anschluss kaum noch Motivation für ein Vereinsengagement haben.

Die Erfahrungen des MEC Saxonia Dresden e. V. zeigen jedoch, dass man die Ganztagsangebote erfolgreich für die eigene Nachwuchsarbeit nutzen kann. Der Verein bietet in Kooperation mit einer dortigen Grundschule seit rund vier Jahren ein Ganztagsangebot an. Zugegebenermaßen spielt den Vereinsmitgliedern dabei in die Hände, dass sich die von ihnen genutzten Räumlichkeiten in der betreffenden Grundschule befinden.

Die Treffen finden in einem 14-tägigen Rhythmus statt und dauern rund 90 Minuten. Mitmachen können Schüler von der zweiten bis zur vierten Klasse. Den Kindern werden mit der Herstellung kleiner Dioramen erste Grundlagen des Modellbahnbaus nähergebracht. Die meisten Kinder folgen einem gesunden Spiel- oder Experimentiertrieb und probieren sich in den verschiedenen Themen aus. Den Betreuern muss klar sein, dass nicht das modellbauerische Ergebnis im Vordergrund steht, sondern eher der Weg dorthin, um so Kreativität und Begeisterung zu fördern.

Ein Anleiter sollte dabei nicht mehr als vier bis fünf Kinder betreuen müssen. Bewährt hat sich auch, für diese Aufgabe Nachwuchsmodellbahner aus dem Verein einzubeziehen. Der Austausch zwischen Schülern und jugendlichen Betreuern funktioniert erfahrungsgemäß sehr gut.

Die Durchführung der Kurse am frühen Nachmittag erlaubt eine parallele Organisation zum Vereinsleben. Sie finden in der Regel direkt in der Schule statt, wo es einen GTA-verantwortlichen Lehrer gibt. Die meisten Schulen, zumindest in Sachsen, stellen auch finanzielle Mittel zur Verfügung, mit denen Materialien beschafft werden können. Die Zuverlässigkeit des organisierenden Vereins ist wichtig, da Ganztagsangebote für ein komplettes Schuljahr geplant und regelmäßig angeboten werden müssen.

Die Erfahrungen in Dresden sind vielversprechend, auch hinsichtlich einer späteren Bindung an den Verein. Gern hilft die SMV interessierten Vereinen beim Erfahrungsaustausch.

Modellbau Wels



Vom 27. bis 29. März lud die Messe Wels in Österreich zum dritten Mal zur „Modellbau Wels" ein. Mit 31000 Besuchern wurde ein weiterer Rekord aufgestellt. Wenn auch Modellsport und Flugschau Schwerpunkte dieser Messe sind, so kamen doch alle Modellbauer auf ihre Kosten.

Im Modellbahn-Bereich waren Modulanlagen verschiedener Spurweiten ausgestellt. Die Modellbahninteressengemeinschaft Linz präsentierte eine Anlage nach dem Vorbild der Preßnitztalbahn. Die Idee wurde aufgegriffen, da in Österreich meist einheimische Vorbilder nachgebaut werden und die Linzer Modellbahner etwas anderes zeigen wollten. Zusätzlich führte der Club die Anlage „Stammersdorf" vor, auf der man durch verschiedene Jahreszeiten fahren kann. Ein einzigartiges Diorama einer detailreichen US-Waldbahn zeigte Hans-Heinrich Schubert. Aus Anlass „60 Jahre Bundesheer" präsentierte der VOEMEC in einer Vitrine authentische Fahrzeugmodelle. Ein Diorama „Unser Heer im Modell" bestach durch ferngesteuerte Militärfahrzeuge und Panzer mit jeweils eigener Funkfernsteuerung, die auf Flachwagen ver- und entladen wurden.

Die IG Modellbahn Melk kam mit vielen Ausstellungsstücken, darunter Straßenbahnen und eine Taurus-Sammlung. Am Stand der IG lud die bekannte Künstlerin Gudrun Geiblinger zu fesselnden Vorträgen über die Entstehung einer Kunstlok sowie zu Autogrammstunden ein. Sie sprach beispielsweise über die für sie neue Erfahrung, dass auf einer Maschine die Klebefolien nicht halten wollten, da eine spezielle Oberflächenbehandlung zur Graffity-Abwehr ihre Arbeit behinderte. Modelle ihrer Kunstloks waren nicht nur in H0, sondern auch in anderen Spurweiten zu bewundern. Besonders eindrucksvoll sind Spur-G-Modelle auf Basis des Taurus von Piko. Interessenten können sogar Einzelanfertigungen in allen Spurweiten bekommen.

Der Schweizer Marcel Ackle begeisterte mit seiner Feldbahn. Am Stand gab er viele Tipps für ehrgeizige Modellbauer. Arnold Humer demonstrierte den Umgang mit Minipflanzen und zeigte einige seiner vorbildlichen Dioramen.

Der BDEF war mit Michael Krumm wieder als Gast am VOEMEC-Stand vertreten. Erstaunlich schnell waren die drei Tage vorbei. Bei den vielen Gesprächen und Eindrücken verging die Zeit wie im Flug.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Modellbahnausstellung im MVG-Museum in München

Zum fünften Mal luden die Modellbahnfreunde der MVG/U-Bahn im März 2015 in das Straßenbahnmuseum in München ein. 3000 Besucher kamen an beiden Tagen, was der Zahl des Vorjahres entsprach. Der BDEF bot jungen Besuchern das Junior College Europa (JCE) an. 70 Kinder und Jugendliche haben ein H0-Modul mit eingeschottertem Gleis, Gebäude, Baum, Straße und professioneller Begrünung gestaltet. Am Samstag wurde das JCE geradezu überrannt. Am Sonntag konnte die Teilnehmerzahl über eine Warteliste besser geregelt werden.

Über 19 Anlagen waren zu bewundern, darunter die von Jugendlichen gebaute Spur-N-Anlage der Modellbahnfreunde Vaterstetten, diverse Anlagen der Z-Bahn-Freunde mit einem sehenswerten Nachbau der Großhesseloher Brücke in München, eine neue TT-Modulanlage des TT-Clubs Bayern und vieles mehr. Die Gastgeber präsentierten ihre große Modulanlage „Rabenstein" in H0. Modelle von Straßenbahnen, Feuerwehr und Militär vervollständigten die Ausstellung. Erstmals konnten die Besucher ihre Lieblingsanlage wählen: Sieger wurden die N-Freunde von GermaNTRAK mit ihrer Anlage nach US-Vorbild, auf der wieder scheinbar unendlich lange Züge verkehrten.

FOTOS: BDEF



VORBILD

Do 14.05.

- Tag der offenen Lokschuppentüre in Neresheim, Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Dampf-Fahrtag Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Mit 01 066 und 01 180 ab Nördlingen zur Schiefen Ebene, Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Nostalgie-Total auf der Ilztalbahn, Passauer Eisenbahnfreunde, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Himmelfahrt am Rennsteig, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.
- Infozug auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de
- Dampf-Fahrtag mit 75 1118 Amstetten – Gerstetten, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

Do 14.05. bis So 17.05.

- Schwarzenberger Eisenbahntage, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Feldbahntage im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz, Tel. (0371) 92092848 (nur Di/Do & Wochenende), www.feldbahn-chemnitz.de.

Fr. 15.05. bis So 17.05.

- Dampf an Himmelfahrt auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 16.05.

- Mit 35 1019 ab Cottbus nach Dessau, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Dampfschnupperfahrt mit 50 3616 von Schwarzenberg nach Hartenstein, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Bahnhofsfest bei Buckower Kleinbahn, Tel. (03343) 357578 www.buckower-kleinbahn.de.

Sa 16.05. und So 17.05.

- Fotosonderfahrten „60 Jahre Brockenlok" von Wernigerode auf den Brocken und von Nordhausen nach Wernigerode, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.
- Rieser Eisenbahn-Erlebnistage im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Sonderfahrt von Bregenz nach Zell am See mit dem ex Montafoner Bahn-ET 10.104, Pro Bahn Vorarlberg, Bildgasse 19a, A-6890 Lustenau, www.probahn-vlbg.at.
- 110 Jahre Filzenexpress, Dampfzugfahrten mit 70 083 zwischen Wasserburg am Inn und Grafing, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

So 17.05.

- Internationaler Museumstag im DB-Museum Koblenz mit geführten Rundgängen, Tel. (0261) 3961338, www.bswgruppekoblenz.de.
- MEB-Leserreise ab Hamburg zur Angelner Museumsbahn. Info und Anmeldung: reise@modelleisenbahner.de, Tel. (08141) 5348-245.

Do 21.05. bis Mo 25.05.

- Mehrtagesfahrt mit dem historischen Rheingold-Zug in die Schweiz, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Sa 23.05. und So 24.05.

- Großer Handwerkermarkt und Sonderfahrten ab/bis Themar und Ilmenau, Rennsteigbahn, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.
- Eisenbahnfest im Bw Nossen, Pendelzüge von Nossen nach Ziegenhain, Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. und Fax (035242) 439684, www.bwnossen.de.

So 24.05. und Mo 25.05.

- Stadtrundfahrten München mit 70 083 und E 69 05 ab München-Ostbahnhof, Bayerischer Localbahn-Verein, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.
- Sonderfahrten im Stundentakt auf der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Tel. (069) 232705, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.

Do 28.05.

- Vorstellung des Buches Schienenwege Württemberg im historischen Bahnhof Honau, mit Bildvortrag, Beginn 18 Uhr, Tel. (08141) 53481-245, www.bahnhof-honau.de.

Fr 29.05. und Sa 30.05.

- Weinexpress im Kandertal Haltingen – Kandern, Zweckverband Kandertalbahn, Tel. (07626) 972356, www.kandertalbahn.de.

Fr 29.05. bis So 31.05.

- Sonderfahrten zum Sachsen-Anhalt-Tag zwischen Köthen und Aken, Eisenbahnfreunde Aken e.V., Tel. (034909) 349092, www.eisenbahnfreunde-aken.de.



FOTO: ÖCHSLE-MUSEUMSBAHN/GERHARD BAUM

99 633 ist nach Aufarbeitung und Komplettierung bei der Zillertalbahn in Jenbach wieder in Oberschwaben zurück und kommt zwischen Ochsenhausen und Warthausen zum Einsatz. Info: www.oechsle-bahn.de.

Sa 23.05. bis Mo 25.05.

- Pfingstdampftage im Deutschen Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt-Wirsberg, Birkenstraße 5, 95339 Neuenmarkt, Tel. (09227) 5700, www.dampflokmuseum.de.

So 24.05.

- Oberfrankenrundfahrt ab Nürnberg mit 52 8195, Fränkische Museums-Eisenbahn, Klingenhofstraße 70, Tel. (0911) 5109638, www.fme-ev.de.
- Fahrt mit dem Uerdinger Schienenbus Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Mit MAN-Schienenenbus auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn zwischen Gütersloh Nord und Bad Laer, Osning-Bahn e.V., Tel. (0521) 3274601, www.osningbahn.de.

Sa 30.05.

- Sonderfahrt von Weimar über die Pfefferminzbahn nach Sömmerda und Großheringen, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Mit 78 468 von Tecklenburg über Hasbergen, Osnabrück und Bohmte nach Bremerhaven, Eisenbahn-Tradition, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Sonderfahrt mit hist. Straßenbahn in Hannover, Manfred Buttgereit, Osterstraße 5, 29525 Uelzen, Tel. (0581) 72279, E-Mail: avl-aussenstelle.ue.buttgereit@t-online.de.
- Sonderfahrt von Löbau nach Schwarzenberg zum Oldie-Festival. Ostsächsische Eisenbahnfreunde, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Dampfzugfahrt von Erfurt Hbf über Arnstadt nach Stadtilm. NVG Thüringen, Tel. (0361) 349810, www.bahnnostalgie-thueringen.de.

Sa 30.05. und So 31.05.

- Weimarer Eisenbahnfest im Bw Weimar, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

So 31.05.

- Symphonien in Schwarz-Weiß – Fotografien aus der Dampflokzeit von Burkhard Wollny, Dampflokhalle im Bahnpark Augsburg, Vortrag 14 Uhr, Tel. (0821) 450447-100, www.bahnpark-augsburg.de.
- Abschiedsfahrt ET 65 „Roter Heuler" rund um Stuttgart, Tel. (0711) 8878140, www.et65.de.

Do 04.06.

- Sonderzug ab Nördlingen zur Schiefen Ebene, BEM, Tel. (09081) 2728261, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Mit dem „Roten Flitzer" (VT 98) zum Stocherkahn-Rennen nach Tübingen, Förderverein Schienenbus, Tel. (07154) 1318-36, www.roter-flitzer.de.
- Sonderzug mit 01 118 ab Frankfurt zur Dampfbahn Fränkische Schweiz, Tel. (069) 232705, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.

Sa 06.06.

- Sonderzug ab Nördlingen über Gunzenhausen nach Bamberg, BEM, Tel. (09081) 2728261, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Mit 35 1019 ab Cottbus ins Elbtal, Tel. (035601) 88735, www.lausitzer-dampflokclub.de.
- Dampf-Fahrtag mit 75 1118 Amstetten – Gerstetten, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

Sa 06.06. und So 07.06.

- Dampffahrtage, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Sonderfahrten bei der Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

Di 09.06.

- MEB-Leserreise: Besichtigung Stahlwerk Thyssen in Duisburg, Info und Anmeldung: reise@modelleisenbahner.de, Tel. (08141) 5348-245.

Sa 13.06.

- Dampfsonderfahrten rund ums Zwettler Braustadtfest, A-3910 Zwettl, Tel. (0043) 676 7354461, www.lokalbahnverein.at.

Sa 13.06. und So 14.06.

- Sommerfest im DB-Museum Koblenz, Schönbornsluster Str. 3, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppekoblenz.de.

• Straße trifft Schiene im Bahnhof Neuoffingen, 89362 Offingen, Tel. 0176 45544646, www.schwabendampf.de.
• Verkehr auf der Heide-Bahn Lutherstadt-Wittenberg – Eilenburg, Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V., Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
• 60 Jahre Brockenlok, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Tel. (03943) 558-145 www.hsb-wr.de.

So 14.06.

• Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte, Historische Eisenbahn Frankfurt, Tel. (069) 232705, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

• www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
• Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
• www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
• Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
• www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
• www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
• www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
• www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
• www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
• www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

17.05.	12.00 Uhr im SWR:	Kamerun in einen Zug
17.05.	12.30 Uhr im SWR:	Die stählerne Schlange Eritreas
18.05.	14.15 Uhr im SWR:	Gletsch 2000 – Mit Volldampf über die Furka
19.05.	14.15 Uhr im SWR:	Bahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
20.05.	14.15 Uhr im SWR:	Württembergisch-Badische Bahnspezialitäten
21.05.	14.15 Uhr im SWR:	Sächsische Miniaturen
22.05.	14.15 Uhr im SWR:	Die Eisenbahn wie vor 50 Jahren
25.05.	**15.45 Uhr im SWR:**	**Museumsdampf im Südwesten**
25.05.	15.45 Uhr im SWR:	Eisenb.-Romantik zw. Bodensee u. Westerwald
26.05.	14.15 Uhr im SWR:	150 Jahre Geislinger Steige
27.05.	14.15 Uhr im SWR:	Grand Canyon Railway
28.05.	14.15 Uhr im SWR:	Modellbahnzauber
29.05.	14.15 Uhr im SWR:	Die Schwäbische Waldbahn
31.05.	12.00 Uhr im SWR:	Die Walhallabahn
07.05.	12.10 Uhr im SWR:	Dampfgeschichten aus Südengland
07.06.	12.40 Uhr im SWR:	Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
14.06.	12.00 Uhr im SWR:	Die 3-Seen-Bahn – vom Titisee zum Schluchsee
14.06.	12.30 Uhr im SWR:	Die Achertalbahn, eine Museumsbahn mit Vergangenheit, aber auch mit Zukunft?

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

• www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
• www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
• www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
• www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
• www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
• Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.

• www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
• www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 24. und 25. Mai, 6. und 7 Juni, jeweils 12 bis 17 Uhr.
• www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
• www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
• www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
• www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 14.05. und Sa 16.05.

• Jahrestreffen der IG Spur II in 36277 Schenklengsfeld, Mehrzweckhalle, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0711) 4844044, www.spur-II.de.

Sa 16.05. und So 17.05.

• Ausstellung in 29389 Bad Bodenteich, Grundschule an den Seewiesen, Sa 11 bis 17 Uhr, So 13 bis 18 Uhr, Tel. 0173 8320123.

So 17.05.

• Modellbahnausstellung und Oldtimertreffen in 75417 Mühlacker, 11 bis 17 Uhr, Tel. (07041) 863359 (Fr 19-21 Uhr), E-Mail: mcm.muehlacker@t-online.de.

Sa 30.05. und So 31.05.

• Ausstellung in 42283 Wuppertal-Barmen, Eschenstraße 81, 65 Jahre MEC Wuppertal, Sa 11 bis 21 Uhr, So 11 bis 18 Uhr, www.mec-wuppertal.de.

Sa 30.05. und So 31.05.

• Ausstellung in 99423 Weimar, Eduard-Rosenthal-Straße 47, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (03643) 403446, www.tt-modellbahn-weimar.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▶ UNTERSCHIEDLICHE NOHABS FÜR H0



Die dänische (re.) und norwegische Version unterscheiden sich nicht nur in der Lackierung.



Auch die Gehäuse weichen voneinander ab.

Von den im MEB 05/2015 getesteten, neu konstruierten Nohab-Modellen sind weitere Varianten verfügbar: Die DSB-Lok My 1140 erscheint im rotbraunen Lack der Ablieferung. Die braune Di 3.624 entstammt der Nachbauserie von 1965 und trug daher nie die grüne Ursprungsfarbe der NSB. Die beiden mxf-Soundmodelle unterscheiden sich in zahlreichen Details: Auf den Dächern fallen gleich die unterschiedlichen Lüfter auf, doch auch an den Lokfronten zeigen sich etliche Abweichungen. So ist die NSB-Lok mit feinen Aufstiegsleitern und zusätzlichen Griffstangen aus Metall sowie Rückspiegeln ausgestattet.

TILLIG ▶ 56.20 FÜR TT, HYDRONALIUM-TRIEBWAGEN DER DB FÜR H0



In Epoche-II-Ausführung wurde die ehemals preußische G 8.2 ausgeliefert.



Im DB-Lack der Epoche III präsentiert sich der VT 70 971 mit Beiwagen.

Die bullige, von der G 12 (Baureihe 58) abgeleitete 1'D-Zweizylinder-Güterzuglok der Baureihe 56.20 erfreut sich bei Modellbahnfreunden großer Beliebtheit. Tilligs TT-Modell zeichnet sich zwar durch gute Detaillierung und sehr ausgeglichene Fahreigenschaften aus, die weit in das Führerhaus ragende, abgedeckte Schwungmasse stört jedoch das Erscheinungsbild des Modells sehr. Eine weitere Überarbeitung des früheren BTTB-Modells wäre daher wünschenswert. Die Leichtbau-Hydronalium-Ausführung des VT 70.9 mit gegenüber den übrigen zweiachsigen DRG-Einheitstriebwagen vergrößerten Fenstern wird nun in DB-Ausführung mit roten Fronten angeboten. Das H0-Modell mit Innenbeleuchtung ist aufwendig zuzurüsten.

FLEISCHMANN ▶ UIC-X-WAGEN DER FS FÜR N

Lima, Rivarossi, Arnold, Minitrix und Fleischmann versuchten sich nun schon an der Nachbildung von X-Wagen der FS für die Spur N. Gut gelungen ist bisher keine Modellreihe. Auch die aktuell ausgelieferte Wagenserie (A-, AB- und B-Wagen) stellt nur eine Umlackierung vorhandener DB-Modelle dar. Dach, Türen und Wagenunterseiten weichen von den italienischen Vorbildern ab. Die Bedruckung ist sehr reichhaltig, die silbergrauen Streifen tragen aber zu dick auf.



PIKO ▶ 141 DER DB MIT SCHWEIGER-LÜFTERN

Frisch auf Computer-Nummer umgezeichnet, aber noch mit der ursprünglichen stahlblauen Lackierung zeigt sich die neue Variante der Piko-E41. Wir testeten das rundum gelungene H0-Modell erstmals im MEB 10/2014. Technisch überzeugt die Lok mit PluX22-Schnittstelle, gut wirkendem Weiß-Rot-Lichtwechsel über LED und sehr guten Fahreigenschaften. Feine Stromabnehmer und die saubere Bedruckung (Bw Dortmund Hbf, letzte Untersuchung „31.7.67“) sprechen für das Modell.



LGB ▶ PERSONENWAGENSET DER DR FÜR G

Abweichend von unserem Bild enthält das neue LGB-Personenwagenset insgesamt drei Wagen der Holzklasse: einen Gci-Fakultativwagen sowie zwei baugleiche Ci-Wagen der 3. Klasse. Beheimatet sind die ausführlich und exakt gemäß der Epoche III beschrifteten Modelle im Bahnhof Barth. Sie passen somit sehr gut zur aktuellen Dampflokneuheit „Franzburg“ (siehe Seite 64).



AB-MODELLE ▶ RhB-WAGEN FÜR Nm

Die vierte Variante des gedeckten Güterwagens Gbk-v der Rhätischen Bahn ist nun bei AB-Modell erhältlich. Das Messing-Kleinserienmodell der Epoche IV ist in rotbraunem Farbton und mit silbernen Türen sowie Fensterschiebern ausgeführt. Drei verschiedene Fahrzeugnummern stehen zur Auswahl. Info: www.n-schmalspur.de.



FOTO: WERK

MINITRIX ▶ 150 DER DB AG FÜR N

Für den heutigen anspruchsvollen Kunden sollte man Epochenvarianten nicht einfach nur umlackieren. Es bedarf vorbildentsprechender Änderungen. Minitrix stattete die verkehrsrote 150 dementsprechend mit zwei neuen, senkrechten Frontgriffstangen, UIC-Steckdose, Klatte-Lüftern (mit Nietennachbildung an den Rahmen) und einteiligen Seitenfenstern aus. An den Pufferträgern sind nun Rechteckpuffer und Rangiertritte angebracht. Das Digitalmodell überzeugt mit ansprechenden Sound- und Lichtfunktionen. Eine reichhaltige und fein ausgeführte Beschriftung sowie ansprechendes Ladegut (Schienenprofile, Schwellenstapel und Schotterladung) zeichnen das Länderbahn-Set aus. Dem Kran- und Beiwagen fehlen die Kurzkupplungskulissen.



Mit etlichen Änderungen gegenüber der grünen E 50-Variante zeigt sich 150 124-6.



Einen fünfteiligen Länderbahn-Bauzug der K.Bay.Sts.B. bietet Minitrix für die Spur N an.

MEINUNG DES MONATS ▶ HINTERGRÜNDIG


FOTO: MOBA

Auch auf der Intermodellbau in Dortmund war das Phänomen zu erleben: Liebevoll und realistisch gestaltete (Modul-)Anlagen, oft mit erheblicher Längenausdehnung, ziehen meist mit intensivem Fahrbetrieb das Interesse auf sich. Doch wehe, man richtet den Hubschrauberblick etwas nach oben. Die Illusion der schönen Eisenbahnwelt findet ein tragisches Ende. Stattdessen geraten Bäuche, Stellpulte und hässliche Materialkisten ins Sichtfeld. Das ist sehr schade. Vielleicht lohnt sich, statt immer neue Module zu bauen, doch einmal die Anschaffung ansprechend gestalteter Kulissen. Und: Die Beleuchtung nicht vergessen! *abp*

KATO/NOCH ▶ WEICHENSCHALTER



Für manchen Modellbahner, der nicht nach der Digitalisierung seiner Anlage trachtet, sondern mechanische Stellwerkstechnik nachbilden will, könnten die neuen Kato-Weichenschalter das Richtige sein. Die beliebig aneinander steckbaren Elemente sind für das vorkonfektionierte Unitrack-Verdrahtungssystem von Kato ausgelegt.

SCHUCO ▶ PORSCHE 356 FÜR H0



In einer neuen Rennsport-Ausführung erscheint das bekannte Metall-Modell des Porsche 356 A „Speedster" der Baujahre 1955 bis 1959. Saubere Lackierung und Bedruckung sowie die Inneneinrichtung sprechen für das Modell. Die verchromten Stoßstangen könnten allerdings etwas feiner sein.

WIKING ▶ FAHRZEUGVIELFALT IN ROT



„Hauptsache rot", dachte der Fotograf und kombinierte neue Wiking-H0-Modelle nicht ganz epochenrein. So passt der familientaugliche Fiat 600 des Baujahres 1955 nicht recht zum modernen VW-Passat-B 7-Variant, der nun als Kommandantenwagen der Feuerwehr angeboten wird. Beide Modelle sind ansprechend detailliert. Gleiches gilt für den MAN-Lion´s City-A 78 in DB-Ausführung. Löblich ist die Platzierung des Busfahrers, der in 1:87 Dienst tut, wenn auch in unkonventioneller Lenkweise: mit den Händen unter dem Lenkrad.

BUSCH ▶ FELDBAHN ALS LADEGUT FÜR H0

Auf den ersten Blick ragt die kleine Lok aus dem Busch-Feldbahnprogramm etwas zu hoch über die Ladefläche des IFA-W 50 hinaus, doch im Vergleich zu modernen Lkw-Giganten bleibt der Sondertransport im Rahmen. Vorsicht jedoch bei alten Bahn-Unterführungen! Auf der Pritsche wurden auch einige Lok-Kleinteile verladen, eine nette Idee. Buschs neues Unimog-Modell ist nun auch als geländegängiges Feuerwehrfahrzeug mit Ziegler-Aufbau zu haben. Spiegel können zugerüstet werden, eine Zuweisung zu einer örtlich bestimmten Feuerwehr fehlt, das macht einen universellen Einsatz möglich.



Espewe-Qualität, kombiniert mit Busch-Feldbahnlok.



Markant und kraftvoll wirkt der neue H0-Unimog auch im roten Kleid.

EXACT-TRAIN ▶ Offs 52 FÜR H0

Der junge niederländische Hersteller bietet nun sein Modell der Autotransporteinheit Offs 55 in einer Epoche-IV-Ausführung als Laes 542 an. Details und Beschriftung sind sehr exakt (Nomen est omen), die Lackierung des Fahrwerks wirkt im Gegensatz zur bereits vorgestellten Epoche-III-Version nun weniger glänzend. Kleinteile sind beigelegt, passen aber schlecht.



RST-MODELLBAU ▶ STAHLSCHWELLEN FÜR 0


FOTO: WERK

Die nun bei RST erhältlichen Spur-0-Stahlschwellen der Oberbauform K sind hochwertige Kunststoffspritzgussteile mit filigranen Details. Die Schwellenroste bestehen aus, alterungsbeständigem Material (PA/ABS). Lieferbar sind Packungen zum Bau von 15- oder 30-Meter-Rosten mit 22 beziehungsweise 45 Einzelschwellen und einer Doppelschwelle für den Schienenstoß. Passende Schienenlaschen aus Messingguss und Code-125-Schienenprofile sind ebenfalls zu haben. Info: www.rst-modellbau.de.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: Bf Malchow (Meckl.)

☐ Im letzten MODELLEISENBAHNER auf altem Papier, der Ausgabe 6/90, wurde in der Rubrik „Das gute Beispiel“ der Bahnhof Malchow an der Strecke Karow – Waren (Müritz) als Vorbild für die Modellbahn vorgestellt. Mit sechs Durchgangsgleisen, kleiner Lokstation und einigen Ladegleisen ist er für den Modellnachbau gut geeignet. Güterverkehr wie auf dem Bild rechts (mit 102 614) ist auch heute noch möglich. Der Infrastrukturbetreiber (Eigentümer der Strecke) nennt sich „Regio Infra Nord-Ost GmbH“. Auch Personenverkehr gibt es noch auf der „Mecklenburgischen Südbahn“: nach einigem Hin und Her in beschränktem Umfang und bis auf weiteres durch die „HANSeatische Eisenbahn GmbH“.

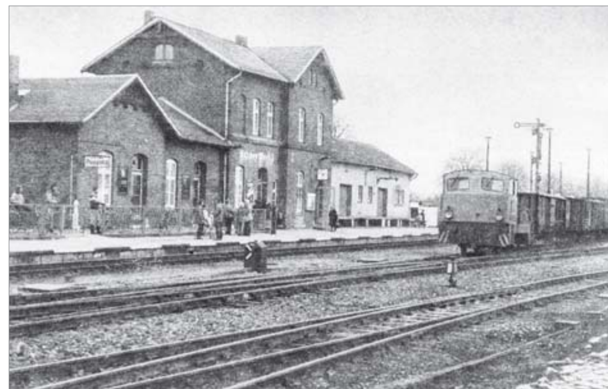


FOTO: HANS-JOACHIM EWALD, ARCHIV MEB

TAG DER OFFENEN TÜR BEI TILLIG

Treffpunkt Sebnitz



FOTO: TILLIG

Gute Idee: In Sebnitz können die TT-Bahner nach vorheriger Anmeldung unter fachkundiger Anleitung ihre eigene Lok montieren.

☐ Am 13. Juni wird Sebnitz wieder zum Treffpunkt der Modellbahnfreunde. Am Tag der offen Tür, gleichzeitig Tillig-Clubtreffen, ist viel Abwechslung für Fans und Familien geboten: Firmenführungen, Gesprächsrunden mit der Geschäftsleitung, Workshops (siehe Bild) und Neuheitenpräsentationen. Im Firmenhof steigt derweil das Familienfest mit Musik, Unterhaltung, Tombola und Versteigerung. Gleichzeitig wird eine große Modellbahnausstellung mit den Baugrößen H0 und TT und internationaler Beteiligung aus Polen und der Schweiz gezeigt. Neben sechs sehenswerten Vereinsanlagen werden auch drei schöne Heimanlagen ausgestellt. Im Dioramenwettbewerb können die Besucher per Stimmzettel entscheiden, wer zum Preisträger gekürt wird. Wer schon immer einmal erfahren wollte, wie man zu guten Modellfotos kommt, sollte das Seminar von Tibor Egly besuchen, eigene Modelle und Fotoapparat nicht vergessen!

LESER-ECHO

Sturmtief Niklas

☐ Heutzutage jagt eine negative Schlagzeile die andere, das Sturmtief „Niklas“ von Anfang April ist schon wieder vergessen, stattdessen folgte der siebte Bahnstreik, und so weiter. Der Modellbahner kann so rastlos nicht arbeiten, gut Ding braucht Weile. Das kleine N-Diorama von Walter Rauffer, nicht größer als ein DIN-A4-Blatt, ist schon im Jahr 2000 entstanden (im Jahr zuvor hatte der Orkan „Lothar“ getobt). Auf der Modellbahn sorgt ein schwieriger Aufräumeinsatz für nette Abwechslung und einen Hingucker. Auf der eigenen Hausstrecke verzichtet man hingegen gerne auf solche Szenen, wenn deswegen tagelang kein Zug mehr fährt.



FOTO: WALTER RAUFFER

Zunächst: Ist die Oberleitung abgeschaltet und geerdet? Wir nehmen das einmal an für einen Punkt außerhalb des Bildausschnittes. Nun sind die Aufräumarbeiten für die N-Feuerwehr relativ gefahrlos möglich.

MOBA DEUTSCHLAND

Preisverleihung

☐ Seit 20 Jahren gibt es nunmehr den Modellbahnverband in Deutschland e. V., besser bekannt als MOBA. Ein solches Jubiläum ist stets idealer Anlass, Preise auszuloben. Während der vergangenen Intermodellbau vom 15. bis 19. April in Dortmund verlieh der MOBA seinen Innovationspreis für besonders bedeutsame Entwicklungen in der Modellbahnbranche in den letzten Jahren. Gemeinsam mit den wichtigsten Repräsentanten der Modellbahnfachpresse, darunter auch die Zeitschriften Digitale Modellbahn, MIBA und MODELLEISENBAHNER der Verlagsgruppe Bahn, wurden sieben Preisträger ausgewählt. Darunter war Auhagen mit seinem intelligenten Baukastensystem. Der Zubehörhersteller Busch erhielt eine Trophäe für seine H0f-Feldbahn. Ein Preis ging nach Neu-Ulm: Die ESU-Lok-Modelle mit ihren ausgefeilten Digital-Funktionen wurden als Meilenstein gewürdigt. Bernd Lenz nahm den Preis für die Wiederbelebung der Spurweite 0 entgegen und Märklin wurde für seine spezielle Nachwuchsförderung mit der Produktlinie „my world" ausgezeichnet. Eine preiswürdige Innovation der letzten Jahre war nicht zuletzt die Digitalzentrale „Z 21" der Modelleisenbahn GmbH (Roco/Fleischmann).



FOTOS (2): FRANK ZARGES

Zum MOBA-Ehrenmitglied wurde der beliebte Moderator der Fernsehsendung Eisenbahnromantik Hagen von Ortloff (2. v. l.) ernannt.



Mit Stolz und Freude präsentierten sich die Vertreter der ausgezeichneten Firmen beim abschließenden Gruppenfoto.

MEB-GEWINNSPIEL

Glück muss man haben

☐ **Unser großes Gewinnspiel mit 40 Preisen ist beendet, hier sind die Gewinner:**

Friedrich Lenhart, 42897 Remscheid; Barbara Liebscher, 08371 Glauchau, Anton Zehentmeir, 86807 Buchloe; Mareile Harz, 23843 Bad Oldesloe; Martin Sauer, 65187 Wiesbaden; Jakob Fischer, 13187 Berlin; Christfried Wendt, 01920 Haselbachtal OT Reichenbach; Steffen Fritzsche, 04668 Grimma; Rolf Seifert, 66123 Saarbrücken; Richard Welsch, 96337 Ludwigstadt; B. Beier, B 39596 Arneburg; Claus-Dieter Kufner, 35066 Frankenberg / Eder; Eberhard Stengel, 40229 Düsseldorf; Hans-Jürgen Setzepfand, 06449 Aschersleben; Roland Hartmann, 49179 Ostercappeln; Gerhard Riedel, 04249 Leipzig; Andreas Hild, 63628 Bad Soden-Salmünster; Maria Schmid, 73529 Rechberg; Björn Kretschmer, 27612 Loxstedt; Arwed Emminghaus, 71120 Grafenau; Christa Wilkens, 73431 Aalen; Maik Dittberner, 23970 Wismar; Anke Barth, 07957 Langenwetzendorf; Paul Walter, 01809 Heidenau; Hans Marhold, 99438 Bad-Berka; Markus Pistol, 01979 Lauchhammer; Heinz Kwapulinski, 41812 Erkelenz; Winfried Frey, 85051 Ingolstadt.



FOTO: OLAF HAENSCH

Zum Glück gibt es Glücksfee Melanie: Die Ziehung der Gewinner geschieht mit Feingefühl und Freude.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

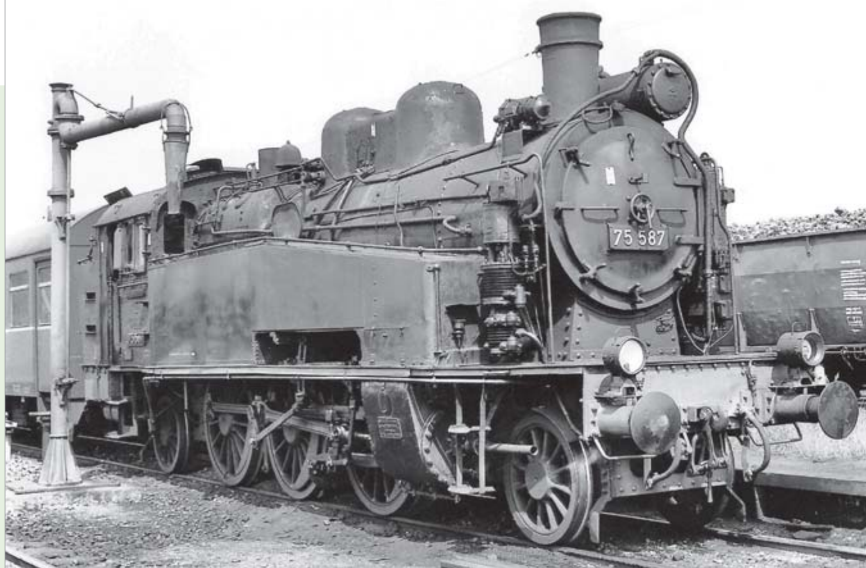


FOTO: SLG. ALNBRECHT

DIE SCHWERSTE IHRER ART: DIE SÄCHSISCHE XIV HT

Weit über Sachsen hinaus bekannt sind die kompakten Personenzugloks der Baureihe 75.5. Unter den Länderbahn-Tenderloks mit der Achsfolge 1´C1´ waren sie die leistungsfähigsten, wenn vielleicht auch nicht die formschönsten. Charakteristisch für über 60 Jahre sächsischen Bahnbetrieb waren sie allemal.


FOTO: MARKUS TIEDTKE

SCHNELL-ENTLADUNG

Einen Werksbahnanschluss in der Chemieregion rund um Halle an der Saale in Epoche III baute Olaf Braband in Spurweite TT.

Das Juli-Heft erscheint am **10. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

AUTOS FEINER MACHEN

Nicht nur Loks und Wagen, auch Autos für die Modellbahn lassen sich verbessern, beweist Jörg Chocholaty.

AUSSERDEM

Abschiedsvorstellung
Das Wipperliesche fährt nicht mehr. Wie es mit der Bahnstrecke Klostermansfeld – Wippra weitergeht, ist ungewiss.

Gut geschmiert
Ein einsamer Beruf sorgt bei jedem Wetter für leichtgängige Weichen.

Lieblingstender
Märklins neu konstruierte 50 ist nun mit dem DB-Kabinentender zu haben. Wir testen die beliebte Kombination.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: MARKUS TIEDTKE

IN ERINNERUNG GERUFEN

Bernd Rüger inszenierte meisterlich den Bahnhof Sayda der 1966 stillgelegten Schmalspurstrecke Sayda – Mulda.



FOTO: SLG. STEFAN KLEIN

LETZTE EINSÄTZE IM EMSLAND

Vor vier Jahrzehnten verabschiedeten sich die Dampfloks der Baureihe 01.10 aus dem Schnellzugdienst.

TRIX
H0

Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6





Neu – ab Juni erhältlich!

Diva im schwarzen Gewand

22065 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepptender

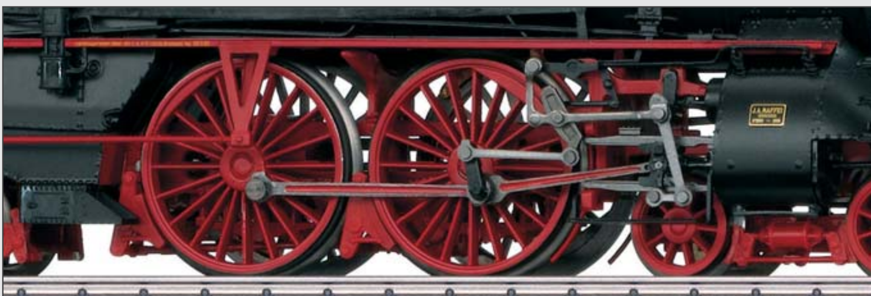
Entstanden aus der legendären S 2/6, eine der wohl außergewöhnlichsten Erscheinungen in der Geschichte der Eisenbahn erhielt dieses Einzelstück bereits im Jahre 1925 einen Ehrenplatz im Verkehrsmuseum Nürnberg.
Für diese Lokomotive war die DRG-Betriebsnummer 15 001 vorgesehen.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der bay. Gattung S 2/6 in schwarz/roter Grundfarbgebung als Baureihe 15 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Lok-Betriebsnummer 15 001. Betriebszustand um 1925.

Sommerneuheit 2015. **€ 479,95 ***



Mit Übergangsblech



Filigranes Fahrwerk aus Metalldruckguss mit durchbrochenem Barrenrahmen und freier Fahrwerksdurchsicht



Detaillierte Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.trix.de.



Oder einfach den QR-Code scannen.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.